SPORT WODNY



20 LISTOPAD
1933

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ
I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 19
ROK IX

CENA EGZ. ZŁ. 1.20

CZY TYLKO LATEM?

Zwykliśmy uważać sporty wodne za par excellence letnie. Czy słusznie? Sądzę, że nie, — za wyjątkiem pływania, w otwartych basenach. Sporty: wioślarski, żeglarski i kajakowy można uprawiać niemal przez cały rok. Zacieśnianie sezonu do szczupłych ram kalendarzowego lata jest niczem nieumotywowane. Nie jestem bynajmniej zwolennikiem systemu: jednego sportu przez cały rok, przeciwnie, uważam ten system z wielu względów za szkodliwy. „Płodozmian" sportowy jest znacznie racjonalniejszy, co nie przeszkadza, by sezon sportu głównego wyzyskać w całej pełni.

Dziś pojęcie sezonu pokrywa się niemal z okresem plażowym.

Z wiosną namyślamy się „ad infinitum" z jego rozpoczęciem. Do połowy maja trwamy w duchowej rozterce: zaczynać, czy nie zaczynać. W głębi żałujemy straconych słonecznych dni wiosennych, jednak czekamy wciąż na ustalenie się pogody, gnuśniejemy w kamienicach, w czasie gdy nad wodami przebywa najczarowniejsze piękno budzącej się wiosny.

Jak mało, jak bardzo mało wodniaków korzysta z okazji obcowania z naturą w okresie melancholijnego przedwiośnia, lub ukwieconej, radosnej wiosny? Piekno to przepada dla nas bezpowrotnie.

A jesienią?

Iluż to wodniaków „odważa się" przedsięwziąć większe wyprawy wodne we wrześniu lub październiku? Od połowy sierpnia zwykliśmy chuchać w ręce, choć nie brak i słońca, i ciepła, a złota polska jesień wabi najcudniejszemi widokami, darzy urokiem samotności, często smakowitym owocem. Nikt nie organizuje pociągów wycieczkowych na jeziora Augustowskie, aby ukazać je w pełni królewskiej krasy, nikt nie wyjeżdża na rzeki górskie obfitujące jesienią w wodę. Niema co zwalać winy na klimat. Zima trwa u nas dopiero od połowy grudnia i tylko do marca. Odrzucając krótkie okresy szarug jesiennej i wiosennej, gdy ze względu na słotę trudno przedsiębrać wycieczki, pozostaje paromiesięczny okres, który marnujemy bezużytecznie.

Wiosna, jesień, to okresy pomyślnych wiatrów, najlepszy sezon dla żeglarzy, cierpiących latem na brak wiatru. Niestety, latem — narzekamy, wiosną — **jeszcze**, a jesienią — **już** nie pływamy.

Wioślarze - regatowcy narzekają na zbyt krótki sezon treningowy, na zbyt wczesne terminy regat, do których niema czasu się przygotować. Winien wszystkiemu nawyk zaczynania sezonu dopiero na progu lata. W Anglji osady regatowe trenują już w zimie. Regaty Oxford — Cambridge odbywają się w końcu marca, a poprzedza je paromiesięczny trening na wodzie.

Po okresie wielkich zawodów w lipcu, sierpniu, nastaje okres wolny od regat, najlepszy czas do zestawienia nowych załóg, rozpoczęcia pracy nad stylem, wytrzymałością osad.

Zasady racjonalnego treningu podkreślają ważność kontynuowania zaprawy po okresie wielkich wysiłków. Krzywa natężenia zaprawy powinna do zimowego odpoczynku opadać łagodnie. Gwałtowny skok od maximum, do 100% nieróbstwa jest niewątpliwie dla organizmu szkodliwy.

A turysta wodny! Latem narzekamy na skwar, wędrujemy powoli, woląc wylegiwać się do góry brzuchem na słońcu. Jesienią pokusa plażowania odpada, w „chłodku" wiosłuje się lepiej, milej. Obozowanie przy odpowiedniem wyposażeniu jest zupełnie możliwe.

Przeszkoda, leży więc nie w klimacie, a w złej tradycji.

Pamiętamy wszyscy, jak przed paru laty nie kąpano się w rzece przed Św. Janem Chrzcicielem (24 czerwca), dziś w tym czasie mamy pełnię sezonu. Myśl o wycieczkach zimowych napawała przed paru laty strachem. Większy spacer był niemal „bohaterstwem". Dziś dziesiątki tysięcy narciarzy wędruje bez względu na pogodę przez góry i doliny i nic im nie jest. Cieszą się najlepszem zdrowiem i humorem, nie widzą w swym czynie nic niezwykłego. Wątłe panienki wędrują w lutym przez Zawraty i jest im z tem dobrze.

Jak odkryliśmy dla sportu zimę, musimy odkryć wiosnę i jesień.

Zacieśnianie sezonu do pory lata jest niczem nieumotywowanym przesądem. Lud wodny, marynarze, flisacy, rybacy, piaskarze, przebywają na wodzie niemal cały rok. Gdy tylko lody pozwalają płyną Wisłą baty i galary. Zobaczcie, czy ci zawodowi wodniacy źle się czują, czy chorują, choćby na katar? Nic podobnego. Woda służy im tak jak w lecie.

Deklamujemy z patosem tyrady o harcie, dzielności młodego pokolenia, o jego tęsknocie do morza, a pierwszy chłód zgania zastępy „zuchów" do domów. „Junacy" powinni wiedzieć, że trudności morza leżą nie w umiejętności żeglowania w czas pogodny, a w walce z wichrem, chłodem. Jesienne wietrzne dni powinny się stać sezonem „godów" dla żeglarzy marzących o triumfach morza.

A kajakowcy? Czy zapomnieli o swych „ojcach - Eskimosach", że nie radzi widzą kajak, gdy temperatura spadnie poniżej 20° C w cieniu?

Wiosna, jesień, są okresem wysokich wodostanów, cały szereg rzek, rzeczułek, strug, niedostępnych latem, zaprasza na swe wody. Letniska wyzbyły się plagi zatruwających ciszę letników, schroniska opuszczone przez kolonje i kursy darzą dachem nad głową i spokojem.

Unikanie wody, ze strony zreumatyzowanych „baloników" jest usprawiedliwione i zrozumiałe, ale młodzież?

Wiemy, wiosna, jesień nie są okresem wakacji, urlopów, lecz porą pracy w mieście. Dość jednak jest czasu na to, by utrzymać tradycje letniego „week - endu" na łonie przyrody.

Polski Związek Kajakowców chcąc zachęcić swych członków do wycieczek wiosennych i jesiennych, w projektowanej odznace turystycznej zamierza specjalnie premjować wyprawy przedsiębrane poza okresem letnim*).

Za lat parę turystyka wodna będzie uprawiana niemal cały rok, a obecny stan rzeczy wydawać się będzie niezrozumiałym, jak dziś niepojętemi są dla nas czasy, gdy zimę spędzano przy piecu, w czterech ścianach zamkniętego na dziesięć spustów domu.

M. Żarski.

---

*) Jak się dowiadujemy, z inicjatywy Głównej Księgarni Wojskowej, Polski Związek Kajakowców zamierza zorganizować w nadchodzącą zimę „I kajakowe zawody zimowe P. Z. K.". Charakter i regulamin zawodów są obecnie przedmiotem dyskusji zainteresowanych czynników.

ROK 9. WARSZAWA, 20 LISTOPAD 1933 R. Nr. 19

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

BANDERA

Już taka potęga morza, że kto je pozna, ten pokocha na całe życie.

Marynarz, który spędził swe najlepsze lata na morzu, a na starość zmuszony jest odsunąć się od czynnej pracy, kocha je jednak dalej i żyje wspomnieniami. Jak świecą mu oczy, gdy ma okazję z takim jak on marynarzem, może poraz setny wertować stronice swych przeżyć. Bo marynarz ten, to dla niego więcej niż brat, to ktoś taki, dla którego w potrzebie niósł własne życie. Morze łączy ludzi w zwartą rodzinę, pełną świętych tradycyj, które przetrwały stulecia i które trwać będą wiecznie — dopóki morze szumi. Jedną z tych świętych tradycyj jest hołd dla bandery.

Bandera wojenna jest godłem ojczystej marynarki i w obronie swej bandery marynarz, w potrzebie składa swe życie.

Ileż to razy załoga wolała zginąć w boju razem z tonącym statkiem, niż opuścić banderę.

Podczas światowej wojny statki pułapki uciekały się do najróżnorodniejszych sposobów, by wprowadzić w błąd nieprzyjaciela, lecz w chwili stanowczej, gdy trzeba było stanąć do boju, podnoszono ojczystą banderę.

Korsarze i piraci, i ci nawet, podnosili swą czarną lub czerwoną banderę i nieraz ginęli z nią razem.

Flota handlowa, podnosząc swą banderę, flagę narodową, ściśle przestrzega regulaminu, opartego na odwiecznych tradycjach. Regulamin ten ujęty jest w przepisy prawa międzynarodowego.

Na wodach terytorjalnych każdy statek podnosi banderę. Przy wejściu do portu, przy wyjściu, w czasie postoju, bandera zawsze musi być na właściwem miejscu.

Tylko na pełnem morzu, zdala od świata, statek idzie bez bandery, lecz przy spotkaniu z innym statkiem podnosi ją, aby ujawnić swą przynależność i przywitać kolegę lub odpowiedzieć na jego przywitanie.

Bandera podniesiona (raczej spuszczona) do połowy, to znak żałoby.

Podniesiona do góry, lecz odwrotnie, lub zawiązana na węzeł — to wołanie o pomoc.

Podnoszenie bandery odbywa się o 8-mej rano (na całym świecie), opuszczanie z zachodem słońca (też na całym świecie). Jest to chwila uroczysta nawet jeśli odbywa się bez specjalnej ceremonji (parady), każdy uczciwy marynarz staje na tę chwilę na baczność lub odkrywa głowę, by uczcić swą banderę.

Floty wojenne i handlowe wszystkich państw mają ustalone bandery, znaleźć je można w specjalnych wykazach lub słownikach sygnalizacji flagowej.

Jacht również reprezentuje swoją ojczyznę, zaglada do innych krajów, spotyka na morzu statki, względem których ma te same obowiązki co i inne statki, musi też posiadać banderę.

Zasadniczo dla wszystkich statków, prócz wojennych, banderą jest flaga narodowa, o ile rząd odnośnego państwa nie nada zrzeszonym żeglarzom sportowym bandery specjalnej.

Przed wojną światową niemiecki związek żeglarski łączył 36 yacht-klubów i stowarzyszeń żeglarskich, banderą była flaga narodowa, a statki poszczególnych klubów i stowarzyszeń odróżniały się jedynie klubowemi proporczykami.

Tylko ówczesny cesarski yacht-klub miał pośrodku narodowej flagi owal i w nim na białem polu herb klubu z koroną i orłem.

W dawnej Rosji rząd uznał za wskazane już w 1860 r. zatwierdzić dla jednego z pierwszych Yacht Klubów (Petersburski rzeczny Yacht Klub) specjalną banderę o błękitnym krzyżu na białem polu (jak lit X alfabetu — Code'u) przyczem u góry przy flaglince umieszczony został herb Petersburga. Bandera ta została potem przymusowym wzorem dla wszystkich nowopowstających klubów i stowarzyszeń wodno-sportowych, również i na ziemiach polskich, w ówczesnym zaborze rosyjskim. Bandery były zawsze takie same — różniły się tylko herbem — **Jeszcze dziś widzimy taką banderę w starszych towarzystwach wioślarskich i żeglarskich b. Kongresówki.**

W nowo powstałych państwach — Estonji i Łotwie, które wydzieliły się z dawnej Rosji, Yacht Kluby za zgodą swoich władz początkowo zachowały ten sam wzór, z tą tylko zmianą, że na miejscu herbu dano barwy narodowe, a herb powędrował na dolne białe pole. Na morzu obecnie obowiązuje tam flaga narodowa. Łotewski związek żeglarski uzyskał własną banderę — (flaga narodowa, a w środku biały krąg, a na nim herb związku). Podnoszenie tej bandery obowiązuje na morzu wszystkie związkowe Yacht Kluby łotewskie, których, nawiasem mówiąc, jest dziś już dziewięć

W odrodzonej Polsce wysoki zaszczyt spotkał Yacht Klub Polski oraz Oficerski Yacht Klub Rzeczypospolitej Polskiej, bowiem udzielono tym klubom prawa podnoszenia na swych statkach bandery wojennej z właściwemi odznakami klubowemi u góry przy flaglince.

Inne kluby i towarzystwa wodno-sportowe posiadają bandery stare rosyjskie lub fantazyjne: na zielone, na biało-czarno-czerwone, biało-czerwone na ukos i t. d. Coprawda, przy wyjściu na morze, wszystkie Yacht-Kluby, za wyjątkiem Y.K.P. i O.Y.K.R.P. obowiązuje podnoszenie flagi narodowej. Możeby P.Z.Ż. i P.Z.T.W. uzyskały związkowe bandery dla swych związkowych klubów. Nie licuje bowiem podnoszenie jakichś fantastycznych bander, a co jeszcze gorzej, starej bandery rosyjskiej. Swą odrębność kluby i stowarzyszenia mogłyby zaznaczyć przez swoje proporczyki na masztach statków żaglowych (lub dziobie motorówek). Polski Związek Żeglarski w swych przepisach, dotyczących etykiety jachtowej, art. 1 Flaga (Bandera) w ustępie pierwszym głosi: „Flaga (Bandera) klubowa jest najwyższym symbolem honoru żeglarskiego i jako taka, ma wysokie znaczenie w życiu klubowem", a dalej

w ustępie drugim o obowiązkowem podnoszeniu bandery, zaznacza, że bandera nakłada na właściciela (ewent. kapitana) obowiązki, związane z godłem klubu i honorem polskiego żeglarza sportowca. Dalej Etykieta jachtowa zawiera regulamin, oparty na przepisach międzynarodowych i popiera poprzednie wywody o wysokiem znaczeniu bandery, a tem samem wysuwa obowiązki dowództwa i zasługi jachtu względem swej bandery.

Są one następujące:

1. Statek swym wyglądem zewnętrznym musi imponować. Kadłub, olinowanie, żagle, wszystko musi być utrzymane we wzorowym porządku. Niedopuszczalnemi są chociażby najmniejsze uszkodzenia, nienaprawione, jak również brudny pokład, powiązane węzłami olinowanie, wystrzępione końce lin. W obcych portach u naszych sąsiadów, gdzie sport żeglarski istnieje od dawien dawna, na należyte utrzymanie jachtu kładzie się ogromny nacisk, — pojawienie się tam zaniedbanego jachtu kompromituje jego banderę, a więc i honor ojczyzny.
2. Wygląd załogi musi odpowiadać wyglądowi jachtu.
3. Wszelkie manewry żeglarskie winny być wykonywane poprawnie, ze zrozumieniem, bez zbytniego pośpiechu, chaotycznego szamotanie się, bez krzyków i urągań.
4. Z banderą samą należy obchodzić się z całą pieczołowitością. Przechowywać ją suchą, zwiniętą białą częścią do wewnątrz z rąbkiem dla flaglinki nazewntrz, by móc szybko ją podnieść. Uwiązywać należy banderę do flaglinki tak, by nie wisiały luźne końce (w dodatku wystrzępione). Podnosić należy powoli, luzując wolny koniec flaglinki stopniowo, by bandera nie „wyfrunęła" daleko poza żagiel, lub, co gorzej, spadała na pokład. Po podniesieniu bandery do samej góry, należy wolny koniec flaglinki nieco wyluzować, aby bandera mogła przywierać poziomo ładnie, bez załamywania się. Flaglinka musi być uwiązaną w łatwo dostępnem miejscu, najlepiej do ucha halsowego, do segarsów, lub marlinki i to takim węzłem, by móc w każdej chwili opuścić banderę. Jeśli banderę podnosi się na drzewcu na rufie, flaglinkę umocowuje się do specjalnej knagi. Bandera niedociągnięta do góry robi fatalne wrażenie.

Podnosić banderę należy po podniesieniu grota, gdy przednie żagle przygotowane są do podniesienia, wszystkie liny „wyklarowane", pokład uporządkowany i jacht gotów do odejścia.

5. Opuszczać banderę należy po stanięciu na kotwicy, boi lub przycumowaniu do przystani przed opuszczeniem grota. O ile bandera sucha można ją starannie złożyć, zwinąć i schować, jeśli zaś mokra, należy ją najpierw wysuszyć. W żadnym razie nie należy zostawiać bandery uwiązanej do flaglinki i wepchniętej między fałdy złożonego grota. Jest to zniewagą dla bandery i okropnie wprost wygląda, gdy przy podnoszeniu grota schowana w nim bandera raptem wypada na pokład lub do wody, lub przy silnym wietrze unosi się z wiatrem na parę metrów poza nokiem gafla.

W obcym porcie należy natychmiast po złożeniu żagli umieścić banderę na właściwem miejscu.

Samo podnoszenie i opuszczanie bandery winno odbywać się w skupieniu załogi i obecnych. Nie należy jednocześnie dawać innych komend. Wszyscy obecni winni wstać i zwrócić się twarzą do bandery i milczeniem, powagą, oddać jej należną cześć. Cała ceremonja trwa niespełna minutę, a na to chyba można się zdobyć.

Co do samej bandery, to zbytecznem chyba nadmieniać, że nie może być ona ani brudną, poplamioną, ani wystrzępioną. Łata nie jest upiększeniem, ale w drodze czasem nieuniknioną koniecznością.

Uwagi powyższe stosują się również do podnoszenia i opuszczania bandery na maszcie klubowym. Maszt flagowy nie powinien być jakąś żerdzią lub tyką pomalowaną w paski, ale masztem co się zowie prawdziwym żeglarskim, składającym się z właściwego masztu (dolna część), stengi (górna część), salingu, jednej rei i gafla wraz z całkowitem olinowaniem.

Banderę należy podnosić na gaflu, na stendze zaś powiewa przez cały sezon i w dzień i w nocy klubowy proporczyk. Na rei podnosi się flagi sygnałowe.

Pozostawianie bandery na topie masztu przez cały sezon i w dzień i w nocy można sobie tłumaczyć jedynie brakiem znajomości zwyczajów przyjętych na całym świecie.

Swemi uwagami nie chciałbym kogokolwiek dotknąć, ale sport żeglarski jest u nas jeszcze młody, własnych tradycyj nie ma, to też nic dziwnego, że stary jachtsmen mógł w czasie ubiegłego sezonu spostrzec braki i usterki, na które obowiązkiem jego było zwrócić uwagę młodszych kolegów.

Przestrzeganie dobrych form i tradycyj wiąże ludzi ze sobą i stwarza jedność, której nam tak potrzeba, bo z niej płynie siła.

E. Fryzendorf.



Fragment z regat żeglarskich w zatoce pod Los Angeles. (Kalifornja).

O Jachting Akademicki

Motta:

„ten tylko, który wie, dokąd żegluje, wie zarazem, który wiatr jest dobry i dla żeglugi pomyślny".

Nietsche.

Nad Bałtykiem powstak nowy ośrodek pracy żeglarskiej, którego brak dał się dotkliwie odczuwać.

Mówię o Akademickim Związku Morskim.

Byt Polski związany jest na zawsze z morzem. Wybrzeże nasze jest jednak szczupłe.

Brak nam poza Gdynią i Gdańskiem własnych portów.

Interesy morza w życiu polskiem reprezentuje nieliczna garstka ludzi pracujących nad i na morzu. Istnieje więc zawsze niebezpieczeństwo, że głos od morza, może stać się głosem wołającego na puszczy.

Kraje morskie, posiadające wielkie marynarki i duże wybrzeże morskie, posiadają dość liczny element morski w społeczeństwie na to, aby zapobiec temu niebezpieczeństwu. U nas inaczej. Stąd naczelnym postulatem naszej polityki narodowej musi być wychowanie nowego Polaka doceniającego rolę morza, — wyznającego światopogląd morski.

Bez względu na to czy interesy łączyć go będą z Bałtykiem czy nie, — musi łączyć go z morzem sentyment — głęboka bezinteresowna miłość żeglarza.

Akademicy, to awangarda kroczącej Polski — to przyszła elita społeczeństwa.

Związanie sercem akademika z morzem, to gwarancja że miłość morza nie zaginie w kraju i dotrze tak do kopalń Śląska, jak do szybów Borysławia, po wierchy Podhala, tak w głuche bory Wileńszczyzny.

Poznanie morza jest koniecznym warunkiem zadzierzgnięcia łączących na zawsze nici przywiązania.

Nie jest to akt bierny. Morza nie poznaje się kontemplacją.

Morze zdradza swe tajemnice tylko tym, co nie boją się wysiłku, wychodzą śmiało naprzeciw zbrojni w wiedzę i charakter.

Akademicki Związek Morski poszedł po modnej dziś linji masowości. Ilość — za wszelką cenę było wytyczną jego pracy. Jakość stała na dalszem miejscu. A szkoda, bo zmarnowano dużo funduszów i możliwości. Zamiast żeglarzy „wyszkolono" liczne zastępy jak mówią marynarze: „hurra-seemanów. Ćwierć żeglarzy - dyletantów.

Popełniono wiele błędów.

Program pracy Ośrodka był nieprzemyślany.

Powstał on nie w głowach fachowców-żeglarzy (niebrak i akademików), a przy zielonym stoliku, wśród ludzi mających często zielone pojęcie o morzu i żeglarstwie).

Zasugestjonowano się liczbą. Jak najwięcej jachtów, jaknajwięcej żeglarzy. Nie pytał nikt — jakich jachtów, i — jakich żeglarzy?

Cieszono się, że polska flota akademicka, jest największą na Bałtyku. Cóż z tego, gdy większość statków, mimo pięknych nazw, to zużyty „szmelc", a żeglarze — „pożal się Boże"!

By dostać zaszczytną godność jachtsmena wystarczało przyjechać na kurs. Kwalifikacje w zakresie znajomości Londona. Wystarczało mieć fajkę, lub kostjum w niebieskie paski, by trafić w szeregi jachtsmenów. Założenie kursów było towarzysko - rozrywkowe. Myślano o wywczasach, a nie ciężkiej pracy żeglarskiej.

Kapitanowie jachtów, prawdziwi żeglarze, nie mieli dostatecznego wpływu na szkolenie.

Decydowano poza ich plecami. Otrzymali szczupłe załogi stałe, i pasażerów-kursantów, którzy stanowili element ciągle zmieniający się. Szkolenie ograniczało się, do przyjemnościowych przejażdżek. Załogi stałe upadały ze znużenia. Stałość załóg jest „conditio sine qua non", racjonalnego szkolenia. Uczniowie mogą stanowić na małych jachtach max. 50—60% załogi

Przygotowanie wstępne, w zakresie wymagań na sternika śródlądowego — teoretyczna znajomość wiedzy morskiej w zakresie wymagań na sternika morskiego — to minimum.

Wymaganie takie postawione przez Polski Związek Żeglarski podyktowane było, nie chęcią dokuczenia „entuzjastom morza", lecz praktyką.

Szkolenie żeglarza morskiego trwa 3—4 sezony, — im przygotowanie wstępne mniejsze, tem mniejsze i rezultaty pracy. Pływanie w stałych załogach pozwala szkolić systematycznie i wszechstronnie. Jacht nie jest lokalem rozrywkowym, pływającym „pied à terre" zakochanych „batling girlsów". Załoga musi zżyć się z jachtem, poznać wszystkie jego właściwości i kaprysy. „Niewdzięczna" robota marynarska, mycie, malowanie, szycie żagli, roboty linowe, to niemniej ważne działy umiejętności żeglarskich jak „mądre" nawigacje, czy locje.

Obkuć podręczniki łatwo — niestety „papierowa wiedza na morzu „psu na budę" się nie zda, gdy nie poprze jej doskonała znajomość roboty prostej, marynarskiej. Jachting jest szkołą wielkich wysiłków, szkołą hartu.

Wymaga od swych adeptów cech charakteru, odwagi, zaciętości, wytrwałości.

Wdzięk stoi na przedostatniem miejscu.

Szkolić należy wolno, a dokładnie, mało, a dobrze.

O wielkości floty stanowią nie jachty, a ludzie.

W A.Z.M-ie nie brak statków, brak natomiast doktliwy żeglarzy.

Rzucenie masy na morze, sparaliżowało pracę załóg, zdezorganizowało szkolenie.

Zmarnowano w ten sposób dużo kapitańskiego trudu, krwawego grosza, nie uzyskując poza reklamą niemal nic.

Kapitanowie zmuszeni do krążenia blisko przystani, nie mogli odbyć większych podróży do portów zagranicznych.

Co gorzej wskutek niewyszkolenia załóg, zdarzyły się pożałowania godne awarje, na wodach niemieckich, których można było uniknąć.

Pomysł zaproszenia Czechów, Jugosłowian, Rumunów był dobry, lecz przy organizacji dotychczasowej ośrodka nie wiem, czy celowy.

Po opadnięciu fali bohaterskich wspomnień z plaży i morza, obawiam się że i zagranicznicy pomyślą o „polnische wirtschaft".

Polski jachting nie chce iść po linji rozrywki dla znudzonych snobów i snobek, wożonych przez zawodowe załogi. Żeglarstwo polskie chce być szkołą dzielności przedsiębiorczości, mocy, ma wykształcić przyszłego pioniera kolonjalnego, polskiego kupca zamorskiego, armatora, przemysłowca, wreszcie Polaka z głową otwartą, obejmującego swą łepetyną sprawy całego świata, patrzącego na zagadnienia z szerszego punktu widzenia niż sprawy własnego podwórka.

Sztuka żeglarska, poznanie morza, mają być głównym celem. Systematycznego szkolenia „Pracy" na morzu,

nad stworzeniem żeglarzy, nie zastąpią puzony reklamy, i gesty trybunów.

Można zasugestjonować tłumy; nie da się zwieść słowem — morza. Dla intruzów zostanie ono zawsze obce, bezlitosne.

A. Heinrich.

P. S. Jestem entuzjastą idei A.Z.M-u i życzę mu jak najlepiej, jeśli krytykuję tegoroczny ośrodek, to nie dlatego by szukać dziury w całem, a poto by **akademicka flota sportowa nie tylko była najliczniejszą lecz i najlepszą** na Bałtyku. Dziś jesteśmy „poza konkursem". Ośrodki w rodzaju tegorocznego niestety dystansu dzielącego nas od zagranicy nie zmiejszą.

Akademicki Związek Morski, aby osiągnął swe szczytne cele, nie może być towarzystwem kąpieli morskich, musi natomiast zostać ośrodkiem poważnej pracy żeglarskiej, jak analogiczne związki akademickie zagranicą. Więcej żeglarzy!

Jeszcze o jacht „Hai"

Zamieszczony w numerze 17-tym „Sportu Wodnego" artykuł komandora J. Rummla o jachcie typu „Hai" wywołał w kołach żeglarskich zrozumiałe zaiteresowanie. Dzięki uprzejmości kierownictwa drużyn żeglarskich Z. H. P. udało się nam zdobyć bliższe danę.

Twórcą typu „Hai" jest znany fiński konstruktor inż. Stenbäck. Założeniem jego było stworzyć tani statek sportowy przeznaczony tak do regat, jak i wędrówek po morzu. Zadanie to udało się rozwiązać znakomicie. Jacht „Hai" jest doskonałą łodzią regatową. Dzięki małym wymiarom, łatwości manewrowania, dużej zwrotności, i niewielkiemu zanurzeniu (1.10 m.), nadaje się idealnie do wędrówek po szkerach, zatokach, pozwala odwiedzać małe rybackie przystanie niedostępne dla statków o większem zanurzeniu, lub mniej zwrotnych. Prócz tych zalet posiada duże wartości pełnomorskie. Bardzo dobrze znosi dużą falę z złą sztormową pogodą.

Pierwowzór zbudowano w 1930 roku, a w lutym 1932 Finlands Seglar Förbund udzielił typowi temu swej licencji.

Dziś jachty „Hai" są bardzo popularne nie tylko w Finlandji lecz również w Szwecji, Estonji, Łotwie. Jachtsmeni tych państw wędrują na nich po całym Bałtyku, choć warunki „mieszkaniowe" są bardzo „spartańskie". Jachty według rysunków inż. Stenbäcka budują stocznia A. B. Abo Batvarf O. Y. w Abo, oraz szereg mniejszych stoczni. W artykule J. Rummla cena 21.500 mk. fińskich jest ceną hurtową przy zakupie serji (od 5 sztuk). Cena oddzielnej sztuki jest wyższa i wynosi do 29.000 mk. fińskich. (Kurs marki 0,13 zł.).

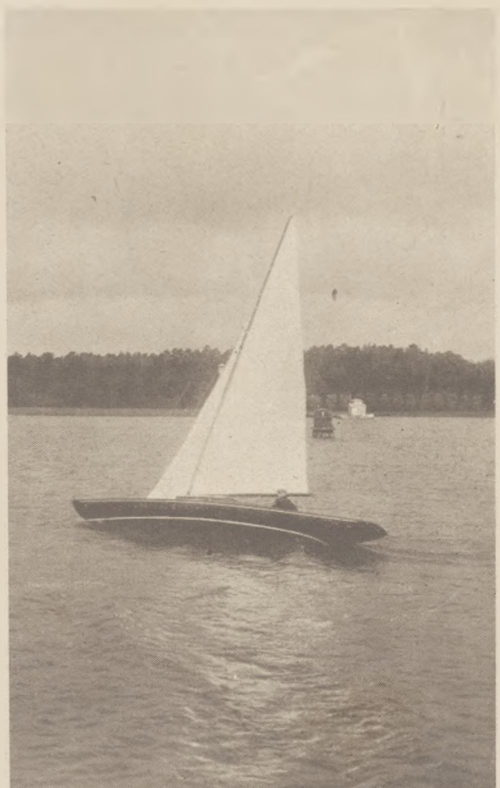
Zaznaczyć należy, że ceny pierwotnie przez stocznię przedstawione były niższe, obecnie, gdy wiele osób i instytucyj z Polski zaczęło pertraktować ze stoczniami te widząc konjukturę wyśrubowały ceny i podwyższyły poprzednie oferty.

Wygląd i konstrukcję jachtu widać dokładnie na załączonych zdjęciach i rysunkach.

Przypominamy wymiary jachtu:

Największa długość	9.60 m.
Długość w K. L. W.	6.60 m.
Zanurzenie	1.10 m.
Największa szerokość	1.90 m.
Powierzchnia żagli	19.2 m²





Jacht klasy „Hai" wśród szkerów.

Budowa. Jacht jest zbudowany z wyborowego niespławianego drzewa sosnowego. Balast kilowy z lanego żelaza przymocowany jest do kadłuba na żelaznych ocynkowanych sworzniach.

Górna część przedniej stewy, żebra z dębiny.

Wymiar żeber 23 x 33 mm. Odległość żeber 200 mm. Przy maszcie żebra wzmocnione 30 x 40 mm.

Denniki sosnowe związane sworzniami z kilem.

Obszycie (klepkowanie) sosnowe na miedziane nity.

Podciąg główny sosnowy 86 x 28 mm. Listwa burtowa z dębiny 18 x 90 mm.

Pokład grubości 18 mm., z cienkich deszczułek z oregońskiej sosny (Oregonpine).

Kajuta: ściany z dębiny, pułap z oregońskiej sosny, z wierzchu obciągnięty płótnem.

Podłoga z jedliny, kryta linoleum.

Ster sosnowy, tuleja steru z ocynkowanej rury stalowej.

Drzewca (maszt, bom) z oregońskiej sosny.

Takelunek stały, sztagi wanty z najlepszych angielskich linek stalowych „Plough Steel Wire”, olinowanie z pierwszorzędnego materjału używanego na jachtach.

Okucia z ocynkowanej stali.

Bloki jesionowe patentowane, okucia pokładowe częściowo brązowe, częściowo z ocynkowanego żelaza.

Ławki w kokpicie dębowe.

Cały kadłub jest starannie napuszczony olejem, szpachlowany, szlifowany i 3-krotnie malowany farbą olejną, a raz na wierzch farbą emaljowaną.

Część podwodna malowana dwukrotnie trwałą farbą patentowaną.

Pokład uszczelniony specjalnym kitem, jest szlifowany i lakierowany najlepszym lakierem jachtowym. Tak samo drzewca.

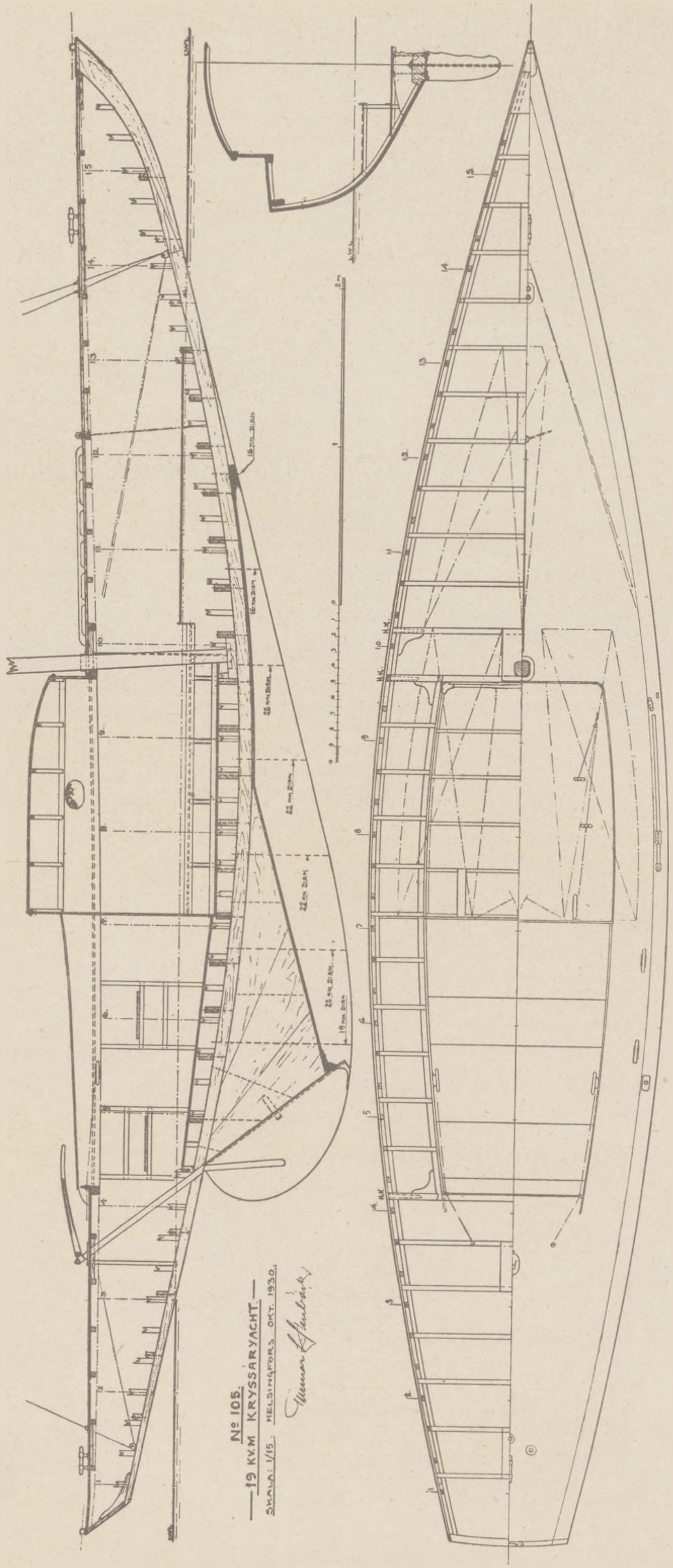
Żagle, grot i fok o łącznej powierzchni 19.2 m² (na wiatr), starannie krajane, szyte z angielskiej tkaniny Egyptian Cotton, spinnaker z „Union Silk”.

Żagle dodatkowe: balon, sztormowe i t. p. na zamówienia.

Ożaglowanie typu „Marconi”.

Stocznia dostarcza jachty z następującym inwentarzem:

2 worki na żagle, 1 kotwica, 1 lniana kotwica 30 m., 1 hol (cuma) 25 m., 2 odbijacze, 1 para wioseł, 1 para dulek, 1 bosak, 1 laska do bandery, 1 koziołek pod bom, 1 pompa „Lenza”, 1 wiadro, 1 szczotka do mycia pokładu i 1 zmywak (swabber).



Konstrukcja jachtu klasy „Hai”.

Jachty „Hai" mogą liczyć w Polsce na dużą popularność. Jest to klasa, która ma przed sobą dużą misję. W r. b. minęło 10 lat od pierwszych regat morskich w Gdyni (5 sierpnia 1923 r.). Regaty te odbyły się na jolach rzecznych. Tegoroczne regaty morskie odbyły się na jachtach morskich, lecz różnych typów.

Aby przystąpić do „prawdziwych" regat musimy mieć sprzęt jednakowy, a przytem prywatny, gdyż tylko takie jachty mogą być dobrze utrzymane.

Zalety żeglarskie typu „Hai" pozwolą naszym jachsmenom zaopatrzyć się w wysokowartościowy a tani sprzęt nowej konstrukcji.

Nabycie szeregu nowych jachtów stworzy w Gdyni placówkę żeglarstwa regatowego, co pozwoli nawiązać kontakt sportowy z krajami bałtyckiemi. (Regaty międzynarodowe w Gdyni).

Nawiązanie kontaktu ze światem żeglarskim zagranicy otworzy nowe horyzonty przed naszem młodem żeglarstwem morskim.

Kupując jachty nowe zerwiemy wreszcie z młodą tradycją kolekcjonowania gratów, wybrakowanych na całym Bałtyku, tradycję która ściągnęła na naszych żeglarzy opinję „handełesów" morskich skupujących wszelką starzyznę.

Oczywiście pożądany byłby zakup zbiorowy większej serji tych jachtów. Kupując razem można uzyskać znaczne rabaty, od stoczni które też cierpią z powodu kryzysu i są skłonne do dużych ustępstw, możnaby również dopilnować na miejscu zamówienia, co by było również z pożytkiem dla sprawy. Redakcja „Sportu Wodnego" nie wątpię dopomoże do nawiązania kontaktu między zainteresowanemi jachtsmenami.

I jeszcze jedno: Jachty w stoczni, zamawia się na jesieni, jeśli się chce już w lecie żeglować.

Tonny.

Nieco o kajakach żaglowych

O ile kajak poruszany siłą wioseł stał się sprzętem popularnym, o tyle znów klasowa łódź żaglowa dostępna jest ciągle jeszcze tylko niewielkiej ilości ludzi. Powodem tego stanu rzeczy jest przedewszystkiem olbrzymia różnica ceny, oraz fakt, że podczas gdy prawie każdy śmiertelnik może używać kajaka sztywnego lub składaka, to łódź żaglowa dostępna jest jedynie ludziom zamożnym, oraz członkom klubów, których ilość jest z natury rzeczy ograniczona. Bezwzględnym warunkiem do używania stosunkowo ciężkiej łodzi żaglowej jest niewielka odległość miejsca zamieszkania od jeziora, lub rzeki o odpowiedniej głębokości, co również działa hamująco na rozwój polskiego żeglarstwa na wodach słodkich, zwłaszcza w całej południowej połaci kraju.

Kto jednak chce koniecznie żeglować, a nie ma do użytku klasowej żaglówki, musi wybrać drogę pośrednią, zaopatrzyć swój kajak w odpowiedni żagiel, oraz miecz, względnie dwa miecze boczne, i zacząć przyswajać sobie arkana sztuki żeglarskiej.

Składaki zaopatrzone w żagle widuje się nawet dość często na naszych rzekach. Mają one zazwyczaj ożaglowanie małe, często nawet za małe, służące jedynie do wykorzystywania przypadkowego korzystnego wiatru. Manipulacja tego rodzaju ożaglowaniem jest zupełnie pojedyncza, nie daje wiele emocji, natomiast nadaje kajakowi niekiedy znaczną nawet chyżość. Składaki z żaglami mają zatem wielką wartość dla turystyki, podczas gdy kajaki sztywne, wyposażone w odpowiednio duże ożaglowanie, mają przedewszystkiem duże zalety sportowe.

Zrozumiano to dobrze zagranicą, gdzie już od roku 1924, a nawet wcześniej wprowadzono do regat międzynarodowych typ kajaka żaglowego, którym powinniśmy się bliżej zająć. Jest to typ lekkiego kajaka o długości maksymalnej 5,20 m i szerokości od 0,95 do 1,10 m, z ożaglowaniem 10 m², z mieczem ruchomym w środku łodzi. Typ ten, używany w krajach skandynawskich, został przejęty w całości przez JRK i utrzymał się do dzisiaj, choć w ostatnich czasach ma coraz więcej przeciwników.

Rzeczywiście — jeśli się zważy wymiary łodzi, nie odpowiada ona wymaganiom zaawansowanego żeglarza. Maksymalna szerokość 1,10 m jest bezwzględnie za małą w stosunku do powierzchni ożaglowania i nie pozwala na wykorzystanie pełnej szybkości np. przy kursie pod wiatr. Również przepis, że większy żagiel ma być umieszczony na przodzie, a mniejszy z tyłu, wyklucza używanie foka; obsługa bezana jest w regatach niewygodna, zmusza do ciągłego oglądania się i daje więcej zajęcia, niż obsługa foka, który bodaj czy nie lepiej da się wykorzystać, niż bezan.

W każdym razie sportowcy zagraniczni, którzy mają w tym kierunku wieloletnie już doświadczenie, skłaniają się coraz bardziej do typu 7½ m², przy równoczesnem powiększeniu szerokości kajaka do 120—130 cm i zastosowaniu jednomasztowego ożaglowania. Kajak żaglowy tego typu jest łodzią wybitnie sportową, dającą się łatwo obsługiwać przez jednego człowieka, bez żadnych umiejętności żonglerskich, a nie ustępuje w szybkości obecnemu typowi, co najwyżej przy słabym wietrze 1—3, natomiast od siły wiatru 5 począwszy wykazuje nawet przewagę.

Wszystkie te obserwacje spowodowały konieczność zrewidowania dotychczasowych norm JRK., co znalazło już podobno wyraz w niedawnych obradach. Rezultat tych konferencyj nie jest znany dotychczas szerszemu ogółowi, przynajmniej w Polsce. Sprawa ta jednak będzie miała zasadnicze znaczenie, gdyż z chwilą wprowadzenia reformy w klasyfikacji kajaków żaglowych sport ten wejdzie na nowe tory, zwłaszcza u nas w Polsce, gdzie kategorję tę będzie można stworzyć odrazu w odpowiednich ramach.

Zarówno P.Z.K. jak i P.Z.Ż. (który sprawą tą również jest zainteresowany) nie zajęły dotychczas oficjalnego stanowiska na łamach „Sportu Wodnego". Czas jednak najwyższy nawiązać kontakt z rzeszą kajakowców-żeglarzy, uprzedzić ich o zamierzeniach P.Z.K. co do tej kategorji łodzi, by mieli czas odpowiednio się przygotować, a zwłaszcza uprzedzić konstruktorów, którzy teraz właśnie muszą zacząć swą pracę, by z nastaniem wiosny rozpocząć praktyczne próby nowych typów.

Stanisław Macieliński.





Emocjonująca jazda w łódkach na fale przyboju.

Na plaży Waikiki

Stolica wysepki Oahu, wesołe urocze Honolulu wita przybysza dźwiękiem „ukuleli" i tęsknym miłosnym śpiewem hawajskich dziewcząt. Wszystko to prawda, jak i to, że zarzucają nowemu przybyszowi na ramiona kwietną girlandę „leis". A jednak? ten piękny kraik, gdzie ziemia ma kolor cynobru, gdzie rosną szmaragdowe palmy i ananasy, a wzdłuż dróg mienią się szkarłatem hibiskusy, gdzie noce utkane są gwiazdami, a niebiesko-szafirowe morze tną śnieżno białe grzywacze, — a jednak kraik ten, nie jest już wymarzoną przez nas przy kominku romantyczną wyspą Spokojnego Oceanu.

Dziś Honolulu ma długie szeregi sklepów, tramwaje elektryczne, hałaśliwe samochody, luksusowe hotele i kioski z wodą sodową. Jest to miasto amerykańskie, nowoczesne; — posiada jednak i ono odrębne życie, godne zainteresowania, nie pozbawione swoistego romantyzmu.

Główny czar wyspy stanowi gra barw, jaką niewiele wysp na świecie może się pochwalić, i idealny do życia na powietrzu klimat. Mark Twain porównał ten kraik do „uroczej floty wysepek zakotwiczonych pośród oceanu'. Nie znał on widocznie cudnych atoli koralowych południowych mórz, ani rzuconych na oceanie wysp Bahamas, czy Bermud.

Opis nasz dotyczyć będzie jednak nie samego Honolulu, a głównie jego plaży Waikiki, której życie ma własny, jedyny charakter.

Wyobraźcie sobie półkolisty sierp piasku, upstrzonego w barwne plamy parasoli, spalonych na czarno lub brązowo ciał (białych twarzy nie spotyka się tu wcale) — na tle zieleni palm. Z tarasów hotelowych roztacza się widok na błękitną dal oceanu, o powierzchni lekko spienionej, a otrzymacie obraz plaży.

Bożkiem jest tu znany dobrze w całym świecie pływak i mistrz jazdy na desce, na plaży Waikiki wołany „Duke" *). Skromny w obejściu, o ciemnej skórze, chętnie opowiada ciekawe historje zmagań, jakie nieraz na swej 8 stopowej desce, toczył z olbrzymiemi falami oceanu, mknąc na nich ku koralowej rewie wyspy Oahu. Właśnie „Duke" wytłumaczył mi tajemnicę „jazdy na desce", objaśniając sposób, stosowany na morzach południowych.

Używać do jazdy można desek rozmaitych. Każdy buduje według swego „widzimisię". Na oceanie Indyjskim u południowo wschodnich wybrzeży Afryki w Durban używają wąskich tratewek, o zagiętych w górę dziobach. W Biarritz przyjęły się tratewki nadmuchiwane gumowe. Na Pacyfiku króluje typ inny. Tutejsze „morskie sanie" zrobione są z desek szerokości 18 cali (46 cm), grubości 1—1½ cala (2.5 — 3 cm), długości, 8 do 10 stóp (2.44 — 305 cm), odpowiednio zrównoważonych i starannie wykończonych. Przeniesienie takiej deski, nawet kilka kroków, stanowi trud niemały.

Pływak kładzie się na desce twarzą do dołu i wiosłując rękami, płynie od brzegu ku linji łamania się fal. Z po-

*) Duke Kahanamoku — w latach 1920 — 1928 znakomity pływak U.S.A. Olimpijczyk.

cząstku zadanie wydaje się trudne. Jest niezbyt wygodnie. Przy pewnej jednak wprawie udaje się pływakowi posuwać z jednego grzywacza na drugi, mimo że wysokości ich dochodzą do 10, 15, a nawet 20 stóp ponad normalny poziom. Przy niesprzyjającej pogodzie, tylko prawdziwy mistrz potrafi płynąć pod fale, tworzące jakgdyby zalewane pianą tarasy. W dnie pogodne, spokojne, większe fale są rzadkie, a posuwanie naprzód przychodzi z łatwością.

Na granicy łamania się fal (gdzie rodzi się fala przyboju) w odległości 1 do 4 mil (mila morska 1.83 km) od plaży, należy zawrócić deskę w stronę lądu.

Gdy z tyłu nadbiega bałwan, pływak uchwyciwszy moment, szybko wstaje na desce i nie schodząc z grzbietu fali, pędzi, pchany przybojem do brzegu. Utrata równowagi, lub powstanie w nieodpowiedniej chwili powoduje wywrotkę i kąpiel w spienionym bryzgu.

Ci, którzy nie czują się zdolni do większych wysiłków, miejscowi chłopcy podwożą na 20 stopowych łódeczkach, wiosłowanych przez 5—6 wioślarzy, — którzy żmudne „podejście' od brzegu do linji przyboju pokonywują w kilka minut.

Oto zbliża się potężny wał wodny, błyszczy jaskrawo w słonecznym blasku, czuje się śmieszną dysproporcję między kruchą łódeczką a potęgą masy wodnej. Przez ułamek sekundy mieni się wierzchołek fali szmaragdową zielenią, pieni się, ryczy. Nagle porywa i niby winda wiezie szybko w górę, aby ukazać na chwilę przestronny obraz ubielonego oceanu.

Ktoś krzyknął „wiosłuj mocno!" Pieniste grzywy obryzgują wioślarzy deszczem. Wiaterek chłodzi żar słoneczny. Plaża, tak odległa zbliża się szybko, budząc podziw, że deska sunąc, nie ulega rozbiciu, wskutek siły fali, niosącej ją ku brzegowi żółtej piaszczystej plaży, ubarwionej czerwonemi, niebieskiemi i pomarańczowemi parasolami na tle zielonych palm.

Jazda na czole fali daje wrażenie narciarskiego zjazdu przez wzburzone bałwany.

Sport ten wymaga dużej siły mięśniowej, wytrzymałości i zręczności, jest pociągający, efektowny, lecz zarazem męczący i wyczerpujący.

Jazda na czole fali jest możliwą wszędzie tam, gdzie istnieje silna fala przybojowa i piaszczysta plaża.

Nad polskiem morzem mamy tylko minjaturę tego, co można oglądać nad oceanem, mimo to, udaje się i u nas pojechać na desce lub kajaku „na czole fali". Podobnych emocyj dostarcza jazda na deskach za motorówką. Ta odmiana jazdy na desce jest dostępna i na Wiśle, co w letnie dni można naocznie zaobserwować.

„The Seagoer".



Na plaży Waikiki.



Jazda na deskach.

Sprawa sędziów wioślarskich

Z wielu omawianych na łamach „Sportu Wodnego" spraw, jedna nie doczekała się do dziś dnia obszerniejszego omówienia, nie była także oficjalnie i definitywnie dyskutowaną. Sprawą tą jest sprawa sędziów.

Regulamin regatowy P.Z.T.W. załatwia się ze sprawą sędziów krótko, nie znaczy to jednak aby wyczerpująco. Oto par. 118 mówi:

Sędziów Związkowych mianuje Zarząd PZTW z pośród członków towarzystw, należących do Związku.

Zdanie to uzupełnia par. 119:

Sędzia Związkowy powinien mieć należytą praktykę sportową i doświadczenie w sędziowaniu oraz znać dokładnie regulamin regatowy:

Sprawdzianem praktyki i doświadczenia będzie:

a) uczestnictwo w regatach w charakterze wioślarza lub sternika conajmniej przez trzy sezony,

b) pięciokrotne uczestnictwo w Komisji Sędziów na regatach klasyfikacyjnych.

Zamyka ten rozdział wreszcie par. 120.

Prawa i obowiązki sędziów związkowych określa specjalny regulamin, zatwierdzony przez Zarząd PZTW.

Niewątpliwie ten ostatni punkt odsłania nam tajemnicę, dlaczego i to zresztą zupełnie słusznie, nie pisano szerzej w regulaminie regatowym o sędziach. Słusznie. Powinien być osobny regulamin, któryby wyczerpująco omawiał tę sprawę. Ale aczkolwiek instytucja sędziów istnieje od dobrych kilku lat — nikt nie postarał się o regulamin, któryby miał być zatwierdzony przez Zarząd PZTW. A może sam Zarząd powinien pomyśleć o regulaminie sędziów? Wydawałoby się, że w ciągu zimy jest dość czasu, aby takie właśnie rzeczy omówić i Sejmikowi przedstawić.

W innych związkach sportowych sprawa sędziów jest szczególnie pieczołowicie postawiona. Nie znaczy to jednak, aby tam nie było złych sędziów. Wprost przeciwnie jest ich tam bezwątpienia więcej, choćby dlatego, że wogóle sędziów jest tam znacznie więcej.

W PZTW tytuł sędziego oznacza coś wyjątkowego, coś w rodzaju członka honorowego lub tp. W każdym razie tak to wygląda, jeśli się zbliska przyjrzeć. Można przez całe lata startować w regatach, wygrywać mistrzostwa, można nietylko sędziować w regatach klasyfikacyjnych, ale także organizować je od a do z., lecz sędzią się nie zostaje.

Z drugiej strony trudność jest ta, że ktoś, komu na charakterze sędziego nie zależy — nie zwróci się w tej sprawie do nikogo, bo to nieco dziwnie wygląda napraszać się o taką godność „honorową'.

Wprawdzie powiedziane jest, czego wymaga się od sędziego, ale jest to określone tak ogólnie, że w tym wy-

padku Zarząd PZTW ma zbyt wolną rękę i wskutek tego działa zbyt powolnie, jeśli idzie o uzupełnianie kadr sędziowskich.

Samo postawienie sprawy kwalifikacji sędziego jest fałszywe. Można być doskonałym sędzią regatowym, nie będąc nigdy regatowcem. (Naodwrót zresztą także). Natomiast wielokrotne nawet uczestnictwo w komisjach sędziowskich nie jest jeszcze sprawdzianem faktycznych umiejętności danego osobnika.

Prosi się tutaj słowo: egzamin. Niestety, słowa tego nie ma w regulaminie regatowym PZTW. Dlatego też proponowałbym uregulowanie sprawy sędziów w mniej więcej następujący sposób:

Dotychczas mianowani sędziowie związkowi utworzą wydział dla spraw sędziowskich przy Zarządzie PZTW. Oczywiście zaprowadzi się odpowiednią ewidencję sędziów, a pierwszą rzeczą komisji będzie opracowanie szczegółowego regulaminu sędziów.

Komisja sędziowska utworzy komisję egzaminacyjną. Każdy osobnik, który będzie chciał zostać sędzią, zgłosi się do Komisji egzaminacyjnej, która wyznacza mu termin egzaminu i upoważnia sędziów lokalnych do przeprowadzenia tegoż egzaminu. W razie pomyślnego wyniku kandydat zostaje wpisany na listę kandydatów sędziów i w tym charakterze bierze udział przez rok w pracy komisyj sędziowskich przy poszczególnych zawodach. W wypadku, gdy w terminie tym kandydat wykaże się w praktyce swemi umiejętnościami — otrzyma tytuł sędziego „klasyfikacyjnego" (nie upieram się przy tej nazwie). Dopiero po trzech latach, gdy taki sędzia złoży dowody, że interesuje się sprawami wioślarstwa polskiego, odpowiednio w nich się orjentuje i bierze czynny udział w życiu wioślarskiem, zostaje na wniosek komisji egzaminacyjnej mianowany przez wydział sędziowski „sędzią związkowym", a nominację tę zatwierdzi Zarząd PZTW.

Mały szczególik drugoplanowy: każdy sędzia winien otrzymać legitymację sędziowską, upoważniającą go do wstępu na wszelkie zawody wioślarskie w całym kraju, nawet wtedy, gdy nie zasiada w komisji sędziowskiej danych regat. Nie zachodzi przytem obawa, aby przywilej ten miał być kiedykolwiek nadużyty.

Pozostawałaby jeszcze kwestja samego egzaminu. Co i jak wymagać od delikwenta. Uważam, że znajomość tylko regulaminu regatowego to jest nieco za mało. Sędzia wioślarski to powinien być człowiek, który orjentuje się we wszelkich sprawach wioślarskich. To też kandydata poddałbym szczegółowemu egzaminowi z teorji wiosłowania, przepisów ogólnych, ustawodawstwa sportowego w Polsce i t. p. Sędzia to mu być człowiek wykształcony. Nie wystarczy umieć dzwonić w wieży regatowej, lub łapać czas na stoperze.

Może tych kilka uwag początkowych przyda się, by wreszcie załatwić sprawę naszego „kolegjum sędziów"?

W. Długoszewski.



Wyścig na wodoplanach za motorówkami.

Jak „Big Bob“ Pearce zdobył tytuł zawodowego mistrza świata

Nazwisko Roberta Pearce nie wymaga chyba specjalnych objaśnień. Wielu polskich wioślarzy zna osobiście długą i zwalistą postać najlepszego skifisty świata, który potrafił zdobyć dwukrotnie mistrzostwo olimpijskie na jedynce, wynik którego dotychczas nikomu nie udało się uzyskać.

Robert Pearce, zwany popularnie „The Big Bob” (wielki Bob), pojawił się na szerszej widowni w r. 1928 w Amsterdamie. Aczkolwiek jego przyjazd ze względu na wysoki wzrost i potężne bary, wywołał pewne zainteresowanie, to jednak, wobec słabych ostatnio wyników Autralijczyków, oczekiwano jego startu z dużą dozą krytycyzmu. Pierwsze wyjazdy Pearce'a w Sloten zrobiły zeń faworyta. Mistrzostwo wygrał leciutko — bez wysiłku. Najgroźniejszy przeciwnik — amerykański maszynista kolejowy Kenneth Myers — nie istniał przy nim.

Minęły cztery lata, Pearce pojechał w międzyczasie do Kanady, gdzie „mimochodem” zdobył tytuł mistrza Imperjum brytyjskiego na jedynce, tytuł zresztą bez większego znaczenia, jeśli posiada się tytuł mistrza Olimpijskiego.

Wreszcie nadszedł termin regat w Los Angeles. Pearce znowu jest na starcie. W przedbiegu bije Amerykanina Millera tylko o 2,2 sek. W finale Pearce spotyka się z tymże samym Millerem i bije go tylko o pół długości — różnica w czasie: 0,8 sek. Niecała sekunda przyniosła Australijczykowi ponownie tytuł mistrza świata.

Po tym sukcesie Pearce zaczyna myśleć nieco praktyczniej. Jest synem trenera wioślarskiego i wszystkie jego sukcesy mają chyba na celu, aby sobie później ułatwić karjerę zawodowego trenera. Sport nie pozwolił mu na zdobycie wykształcenia w czem innem.

To też po Olimpjadzie zaczęły pojawiać się pogłoski o przejściu Pearce'a na zawodowstwo. Pogłoski te okazały się prawdą w r. bież. gdy Pearce wyzwał obecnego mistrza świata Ted'a Phelpsa do walki.

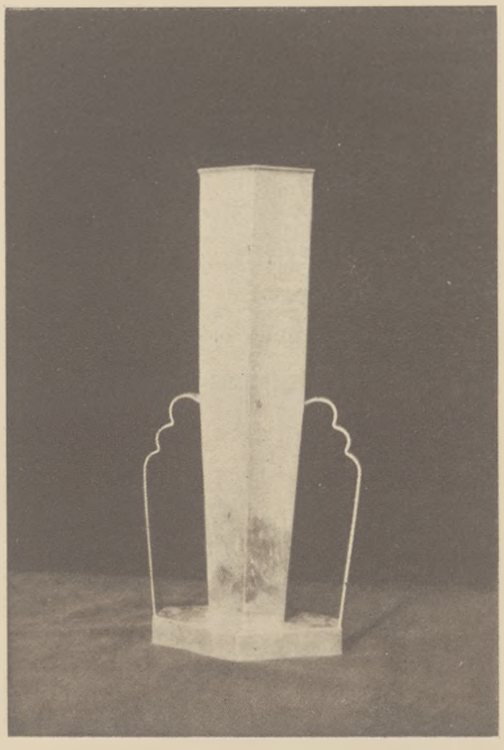
Do spotkania doszło na jeziorze Ontario w Kanadzie. Tor wynosił trzy mile ang. (ok. 5 km.) Bieg właściwie nie miał fizjonomji słynnych pełnych dramatycznego zacięcia pojedynków, jakie nieraz zdarzały się w historji mistrzów świata. Bob uzyskał pewną przewagę na starcie i powiększał ją aż do pierwszej mili. W tem miejscu był już panem sytuacji aż do końca. Dystans 3 mil przebył w czasie 19 min. i 25 sek. Anglik przybył przeszło minutę później na metę, kompletnie wyczerpany. Trzeba zaznaczyć, że Phelps zdobył mistrzostwo w r. 1930, bijąc Berta Barryego.

Jeśli chodzi o style obydwu skifistów, to trzeba zaznaczyć, że Phelps wiosłował dość krótkiemi pociągnięciami w tempie 32—34 uderzeń na minutę. Pearce do 1 mili utrzymywał tempo Anglika, badając jego siły. W czasie biegu nie było jednak ani chwili walki. Tempo Pearce'a wynosiło zaledwie 28 uderzeń na minutę. Na pierwszej mili dystans między obydwoma skifistami wynosił już 5 długości, na półtorej mili 10 długości.

Ciekawem jest, że Pearce wygrał kilkadziesiąt biegów w Kanadzie, lecz w żadnym nie dystansował tak przeciwnika, jak właśnie w biegu o mistrzostwo świata. Być może, że w tym wypadku chciał sobie zrobić dobrą reklamę, jako trener zawodowy. Wygrana w biegu przyniosła mu 5 tysięcy dolarów. Zawodom przyglądało się około 45.000 widzów, co może uchodzić za rekord nawet w ośrodkach anglosaskich.

Tak więc tron amatorskiego mistrza świata opustoszał. Jest do objęcia. Według zdania fachowców, Bob Pearce był, a raczej jest, fenomenem, który znachodzi się bardzo rzadko. Porównują go jedynie do E. Harlana, mistrza świata z lat 1880—1884. Wypadałoby więc jeden „talent” na 50 lat. Ciekawem jest, kto obecnie obejmie spuściznę po „Big Bob'ie”. Odpowiedzi na to udzieli nam dopiero rok 1936 i Olimpjada berlińska. Częściowo zaś Henley w r. 1934, gdzie nie powinno zabraknąć jednak polskiego skifisty.

W. D.



Puhar przechodni za turystykę, ofiarowany przez Koło Warszawskie Zrzeszenia Pracowników P.K.O.

Z klubu Sp. „Zjednoczenie”.

Związek urzędniczy stowarzyszeń sportowych „Zjednoczenie”, zorganizowany w 1930 r. przez urzędników Banku Polskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Banku Rolnego i P.K.O. rozwija się dość pomyślnie. Ilość członków klubu sportowego „Zjednoczenie” liczy obecnie około 3000 osób, przyczem do sekcji sportów wodnych należy 140.

Sekcja sportów wodnych pracuje głównie w kierunku turystycznym, gdyż uprawianie wioślarstwa regatowego ze względu na materjał urzędniczy jest nader utrudniony.

W r. b. Koło Warszawskie Zrzeszenia Pracowników P.K.O. ufundowało puhar przechodni dla wioślarza, który przejedzie największą ilość kilometrów, za sezon ubiegły puhar zdobył p. Zenon Węgierkiewicz, urzędnik P. K. O.

Prezesem kl. sp. „Zjednoczenie” od trzech lat pozostaje ku zadowoleniu członków p. Eugenjusz Kudło.

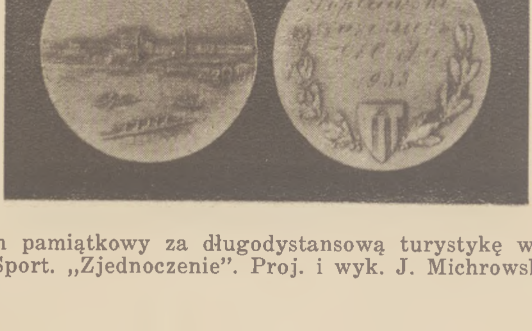
Za turystykę w sezonie ubiegłym zostało odznaczonych pamiątkowemi żetonami 13 osób, w tem 2 panie. Członkowie klubu w sezonie zimowym uprawiają gimnastykę i korzystają z basenu pływackiego Oficerskiego Yacht Klubu R. P.

Praktyczne wskazówki dla zaprawiającego załogę do regat

W końcu ubiegłego roku w Nr. Nr. 14 i 15 „Sportu Wodnego" z r. 1932 podzieliłem się z kolegami krótkiemi wiadomościami o sposobie nauki trudnej sztuki wiosłowania. W obecnym artykule pragnę uzupełnić podane tam wskazówki radami i doświadczeniem jak najprościej i najpraktyczniej można przygotować już umiejącą bez błędu wiosłować załogę do kwintesencji sportu wioślarskiego, a mianowicie do zawodów wioślarskich. Jak i poprzednią pracę, tak i obecną oparłem z jednej strony na doświadczeniu, nabytem przy zaprawie młodych wioślarzy w Towarzystwie Wioślarskiem w Włocławku, z drugiej na fachowej literaturze zagranicznej, a głównie na doskonałej broszurze Steve Fairbairna „Rowing Notes" (Sporting Handbook Ltd, London). Pragnę się zastrzec, że jak i poprzednią, tak i obecną pracę nie traktuję jak ewangelję, w której ani jedna jota nie może być zmienioną, przeciwnie, jak i dawniej, tak i obecnie stoję na tym stanowisku, że własne doświadczenie i własna obserwacja warta jest znacznie więcej, aniżeli całe tomy literatury fachowej i dlatego jako pierwszą i kardynalną zasadę stawiam warunek, aby ten kto podejmuje się przygotowania załogi wioślarskiej do zawodów, przedewszystkiem posiadał następujące kwalifikacje: 1) był sam wioślarzem regatowym o długoletniej i uwieńczonej powodzeniem praktyce regatowej, 2) kochał wodę i sport wioślarski, 3) był bystrym obserwatorem i potrafił z zauważonych faktów wysnuć odpowiednie wnioski, 4) pilnością i pracowitością służył wzorem dla swych uczniów. Dla tych więc, którzy te kwalifikacje posiadają i którzy podejmują się żmudnej pracy przygotowania naszej młodzieży do zawodów wioślarskich te kilka praktycznych uwag, jakie poniżej podaję, powinny służyć uzupełnieniem własnej praktyki i materjałem do zastosowania.

Praca tułowia i praca wiosła.

Jak wynika z poprzednio w „Sporcie Wodnym" (Nr. 14 i 15 z roku 1932) wydrukowanej pracy, zaprawa wioślarska polega w głównych linjach na dwóch elementach: pracy tułowia i pracy wiosła w wodzie. Pierwsza, to wyszkolenie wioślarza w opanowaniu sztuki wiosłowania i przygotowanie go do niezmiernego wysiłku serca, płuc, mięśni i nerwów podczas biegu, druga , to nauczenie przenoszenia całej swej siły na instrument napędowy łodzi, t. j. na wiosło. Jest rzeczą oczywistą, że tylko praca wiosła w wodzie daje pęd łodzi, praca tułowia tworzy to, co nazywamy pięknym stylem wioślarskim. W książce swej „Podręcznik Wioślarstwa Regatowego" nasz kapitan sportowy p. E. Lenartowicz pisze: „jeżeli jakaś osada wiosłuje nieładnie, ale jednocześnie szybkość, którą rozwija, jest większa od szybkości drugiej osady, prawidłowo i pięknie wiosłującej, to styl pierwszej osady jest dobry, styl drugiej zły" i nieco dalej „O wygraniu biegu rozstrzygają nie piękne ruchy wioślarzy na łodzi, lecz mocne i skuteczne pociągnięcia piórek w wodzie". Największy obecnie autorytet wioślarski, trener Thames Rowing Club w Londynie p. Steve Fairbairn w artykule p. t. „Coaching" (zaprawa) pisze: „praca wiosła w wodzie staje się naczelną zasadą i tej zasadzie muszą się wszystkie ruchy tułowia podporządkować i w innem miejscu lapidarnie i obrazowo powiada: „jeżeli widzę ośmiu ludzi, dźwigających jakiś ciężar i z nich kilku aż ugina się od wysiłku, a reszta idzie jakby przytem tańczyli, to już wiem z góry, którzy z nich pracują, a którzy nie". Te autorytatywne głosy zresztą każdy z nas może uzupełnić własnem doświadczeniem, że tylko długa, twarda i silna praca w wodzie daje najlepszy rezultat i z tego też wynika, na co główną uwagę przy zaprawie załogi wioślarskiej zwrócić należy. Nie znaczy to o zupełnem zaniedbaniu racjonalnej pracy tułowia, ma jedynie na celu powstrzymanie wielu trenerów od przeciążania wioślarzy nauką pięknego stylu. Wiadomą jest rzeczą, że na wojnie pochodu nie odbywa się krokiem ćwiczebnym, ale nauki tego kroku na dziedzińcu koszarowym żaden autoryt wojskowy nie skasuje.



Żeton pamiątkowy za długodystansową turystykę wodną, Kl. Sport. „Zjednoczenie". Proj. i wyk. J. Michrowskiego.

Zaprawa indywidualna.

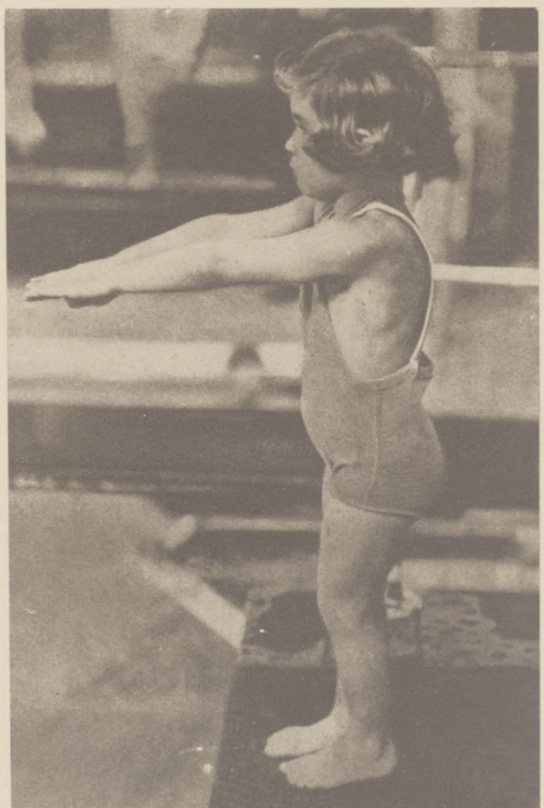
Jako naczelną zasadę przy zaprawie przyjąć należy odrzucenie wszelkiego szablonu. Trener powinien każdego wioślarza obserwować bardzo uważnie i dokładnie wypośrodkować jaką metodę przyjąć, aby mu wyjaśnić wiadomości teoretyczne i nauczyć stosowania ich w praktyce. Innemi słowy należy go nauczyć trenować się samemu i zmusić do samodzielnego ulepszania swej pracy, tak, aby w dniu regat, kiedy zabraknie opiekuńczej ręki trenera, sam stanął na wysokości zadania. Stąd oczywiście wynika, że trener musi posiadać w znacznym stopniu zmysł psychologa i traktować załogę jako zbiorowisko odmiennych indywidualności, z których nad każdą oddzielnie, a może i odmiennie pracować należy. Najlepiej jest nastawić umysł każdego z nich na to zadanie, jakie ma wykonać i pozwolić mu samemu dostosować swe warunki fizyczne tak, jak potrafi najlepiej dla osiągnięcia pożądanego celu. Wbijanie mu w głowę zasad mechaniki wiosłowania, teoretyczne rozważania nad anatomją jego kośćca i muskułów, a głównie praca, aby z niego wytworzyć wiosłujący automat, jest nietylko najdłuższą drogą do osiągnięcia zamierzonego celu, ale i najgorszą. Natomiast fachowe pogawędki podczas zaprawy w koleżeńskiem gronie, roztrząsanie w obrazowy sposób techniki wiosłowania, ogromnie pomagają w osiągnięciu tego umysłowego nastawienia się wioślarza do swych zadań, które ogromnie pracę trenera i przyśpiesza i ułatwia. Tego rodzaju prace w sezonie zimowym i w letnim podczas dżdżystych dni, kiedy nie zarządza się wyjazdu na wodę, najlepiej prowadzić w basenie wioślarskim lub w braku takowego na suchym aparacie do wiosłowania, który bardzo tanio nabyć można, względnie samemu skonstruować. Fairbairn zaleca również podnoszenie ciężarów w sposób naśladujący pociągnięcie wiosłem, a mianowicie ciężar od 20 do 25 kg. ustawia się na podłodze tuż przed stopami wioślarza i każe mu się nachylić i schwycić obydwoma wyprężonemi rękoma ciężar za ucho i silnym szarpnięciem na początku, a następnie mocnym pchnięciem unieść go w górę nad głową, oczywiście bez skrzywiania tułowia i zbytniego wysiłku.

Opanowanie łodzi i wiosła.

Są to dwa zasadnicze i główne wymagania przy zaprawie wioślarskiej, jak zresztą w każdym sporcie, gdzie zasadniczą rzeczą jest opanowanie swego sprzętu i organizmu, opanowanie bowiem łodzi nie jest właściwie niczem innem, jak opanowaniem własnego tułowia. Polega ono na tem, aby tułów w każdej chwili znajdował się pod kontrolą świadomej woli wioślarza i aby przywykł do automatycznego i niezwłocznego przystosowania się do pozycji, w jakiej znajduje się łódź i wiosło. W tym celu ćwiczyć należy u wioślarzy nieustanne opanowanie samych siebie i dyscyplinę ciała. Nie pozwalać na wygodne i leniwe zachowywanie się na łodzi, nawet przy jeździe w tempie spacerowem, na opieranie się jedną ręką na burcie łodzi, na puszczanie wioseł i niedbałą leniwą pozycję na siedzeniu. Dobre opanowanie łodzi poznać można odrazu po tem jak łódź stoi na wodzie, a szczególnie wtedy, kiedy wiosła znajdują się nad wodą. Łódź zawsze musi iść sztywno i równo, a żadna z odsadni, ani lewej, ani prawej strony nie powinna ani zbliżać się, ani oddalać od wody. Taką równowagę łodzi można ćwiczyć w ten sposób, że każe się załodze prowadzić wiosła nad wodą wyżej niż to zwykle się robi, przyczem przy prowadzeniu wiosła nad wodą kazać wioślarzom otwierać dłonie i utrzymywać równowagę wiosła tylko zapomocą spoczywających swobodnie na rękojeści wiosła rąk i ruchów tułowia, dopiero przy zanurzeniu wiosła kazać zamknąć dłonie i wykonać pociągnięcie normalnie. Wogóle wskazanem jest prowadzenie wioseł dość wysoko nad wodą, t. j. raczej za wysoko niż za nisko, a to w celu przyzwyczajenia wioślarzy do utrzymywania równowagi jedynie zapomocą tułowia, a nie przez ślizganie wiosła po wodzie napłask. Ma to szczególniejsze znaczenie przy jeździe na fali, która przecież zawsze podczas regat zdarzyć się może. Pozatem wymaga się jeszcze od dobrze zaprawionej załogi pewnego „zrośnięcia się z łodzią tak, aby łódź, wiosło i sam wioślarz stanowili jedną całość, posłuszną najmniejszym drgnieniom woli wioślarza lub nieświadomym odruchom. Tak jak opanowanie łodzi wyraża się przez zupełnie spokojny, równy posuw łodzi, tak opanowanie wiosła wyraża się przez właściwy rytm. Rytm ten osiąga się przez dobrą naukę według zasad prawidłowego wiosłowania (patrz Nr. 14 i 15 „Sportu Wodnego” z roku 1932) i przez zupełny spokój bez zbytecznego pośpiechu. Jeżeli przez szybkie wyjęcie wiosła z wody i przekręcenie go na płask, szybkie, lecz nie gwałtowne odrzucenie rąk od tułowia i spokojny i niezahamowany posuw, to w ten sposób przygotujemy najlepiej nowe silne i energiczne pociągnięcie, które znów prawidłowo wykonane, da największy efekt w szybkim biegu łodzi naprzód. Obrazowo się wyrażając, powinno uderzenie wykonane być w ten sposób, jak gdyby ciało wioślarza, jak naciągnięta sprężyna, całą siłą, prostując się, dążyło do wyładowania swej energji na pchnięcie łodzi naprzód, w momencie wyjęcia wiosła z wody musi nastąpić zupełne odprężenie i przygotowanie sprężyny do nowego ataku. Stąd więc pochodzi nacisk, jaki każdy dobry trener kładzie na pracę wiosła w wodzie, każde przyśpieszenie pracy tułowia, zanim wiosło zupełnie nie wykończyło swej pracy w wodzie, psuje efekt pociągnięcia i hamuje bieg łodzi, a więc i wniosek stąd, że tułów zawsze musi czekać, a szczególniej w końcowych fazach pociągnięcia, a więc przy zanurzeniu i wyciągnięciu wiosła z wody, aż właściwa praca w wodzie zostanie zakończoną, poczem nie pozostaje mu nic innego, jak czuwanie, aby przez swój ruch naprzód, nie zmarnować ani cząstki nabytego rozpędu i zebrać siły do nowego, wykonanego z całą siłą i umiejętnością pociągnięcia. Te elementarne prawdy trzeba wioślarzom ciągle powtarzać, i starać się przez obrazowe porównania, lapidarne tłomaczenia lub przez naprowadzanie go samego do poznania tych prawd, wprowadzić je, jako to się mówi, „w krew i żyły” trenowanej załogi. Z praktyki wiadomo, że błędy popełniane przez jednego z wioślarzy, przy długiej współpracy załogi udzielają się i reszcie wioślarzy, dlatego też oprócz wykorzeniania tych błędów indywidualnie, zapomocą pracy w basenie lub w skrzyni, tępić należy te błędy i w całej załodze, zwracając przedewszystkiem uwagę na słabe punkty, które charakteryzują pracę całej załogi i im całe staranie poświęcając. Dlatego błędną drogę obiera ten trener, który wytyka błędy poszczególnym wioślarzom podczas jazdy w zespole. Indywidualne błędy trzeba tępić indywidualnie—wtedy, kiedy się pracuje z całym zespołem, tylko błędy całego zespołu wykorzeniać należy. Oczywiście przekonać się trzeba, czy błędy są rzeczywiste, a nie wyimaginowane i wystrzegać się niepotrzebnej nagany lub pochwały. Jeżeli się niema nic do powiedzenia, to lepiej jest milczeć i spokojnie prowadzić pracę dalej, aż spostrzeże się rzeczywistą poprawę lub pogorszenie. Dobrze wytrenowaną i umiejętnie wiosłującą załogę charakteryzuje pozorny brak wszelkiego wysiłku i całkiem naturalne nie wpadające w oko ruchy, lekka i wdzięczna praca. Gwałtowne ruchy, widoczny wielki wysiłek mogą robić wrażenie wielkiej siły, ale dają słaby efekt. Stukonny Rolls-Royce będzie szedł cichutko i płynnie, jak widmo, a stary roztrajkotany samochód będzie głośno pykał i szumiał, robiąc wrażenie wielkiej mocy.

Jerzy Bojańczyk.

(D. c. n.).



Przyszły mistrz pływacki, a może — wioślarski.

Wybór miejsca do obozowania

Jedną z największych przyjemności włóczęgi wodnej, przyjemności, mającej dla nas, mieszczuchów, pewien posmak egzotyzmu, jest związane z nią obozowanie w namiocie.

Nocleg wśród natury, zdala od odgłosów i zaduchu miasta, pod osłoną cienkiego tylko płótna, dosłownie na łonie przyrody ma swój specyficzny posmak i osobliwy urok.

Dlatego jednak, aby przyjemność ta mogła być w pełni wyzyskana ze stron jaknajbardziej dodatnich i żeby różne przypadkowe przykrości nie psuły nam wrażeń, konieczna jest pewna umiejętność organizowania takiego obozowiska.

Szczegółem bodajże najważniejszym jest umiejętne wybranie miejsca, na którem mamy się rozbić.

Nie na każdem miejscu mijanych brzegów postój nasz będzie jednakowo przyjemny. Źle wybrane miejsce może nietylko pozbawić nas wielu uroków campingu, ale i w zależności od okoliczności narazić na pewne niewygody, a nawet udręki.

To też, chcąc rozbijać obóz, musimy najpierw wybrać dobre miejsce do postoju.

Dobry teren do rozbicia namiotu powinien być nieco wzniesiony nad wodą, na gruncie suchym, trawiastym, o brzegu łatwo dostępnym, z czystym, twardym dnem rzeki, o odpowiednio miłem otoczeniu i ładnym widoku.

Nie wszędzie jednak takie miejsca na nas czekają, nie wszędzie też te warunki można znaleźć.

Należy wobec tego umieć wybrać z danego terenu i z danych warunków to, co nam najbardziej jest potrzebne i co nam najbardziej odpowiada.

Zasadniczą wytyczną musi być staranie się o to, aby płasienka, na której rozbijamy namiot, wznosiła się chociażby na 1 — 1,5 metra nad poziom wody w rzece. Należy bezwzględnie unikać rozbijania się na niskich brzegach niedaleko wody. Brzegi takie są zwykle przesycone wilgocią i nocleg na nich może być szkodliwy dla zdrowia. A przedewszystkiem nie należy się rozbijać ani na wyspach piaszczystych, ani na przybrzeżnych plażach na piachu.

Piasek zawsze w głębszych swych warstwach jest wilgotny i dzięki porowatości ciągnie wodę z rzeki. W nocy, gdy odpada wysuszające działanie słońca, wszystkie takie plaże, czy wyspy, podmakają, a namiot stoi wtedy na podwilgłym gruncie i żadne, nawet najlepsze gumowe podłogi nie usuną wpływu takiej wilgoci otoczenia na organizm ludzki.

W dodatku piasek dziwnie ziębi od dołu podczas noclegu. W namiocie, rozbitym na piachu, jest zawsze wyjątkowo chłodno.

Są specjalni amatorzy rozbijania się właśnie na piasku na wysokim brzegu, zdala od wody. Nie uważam tego za dobre. Wilgoci wtedy coprawda niema, ale zimno od podłogi namiotu ciągnie tak samo. Zresztą i pod względem gospodarczym postój na piasku nie jest wygodny. Przy każdem wejściu do namiotu wnosimy na nogach góry piachu przy każdym kroku, położeniu się, nawet dotknięciu ziemi przyklejają się do ciała i ubrania niezliczone ziarenka, które potem rozsiewamy po rzeczach. Trudno jest wtedy utrzymać czystość w namiocie. A każden przedmiot, menażka czy kubek, położony przed namiotem, oblepia się zaraz warstwą piachu. Musimy wciąż wszystko otrzepywać, obcierać, czyścić.

Nie. Stanowczo lepiej nie rozbijać się na sypkim piachu...

Jeśli już koniecznie musimy stanąć na piaszczystej glebie, to postarajmy się przynajmniej wyszukać pod namiot odpowiednią płasienkę, porośniętą trawą.

Zwarta darń koło namiotu zaoszczędzi nam kłopotu ciągłego otrzepywania i zachowa nasz domek w czystości.

Nie jest też dobrze rozbijać się wśród zbyt wysokiej i gęstej trawy, jaką czasami przy brzegach spotykamy.

Prawda, że mamy wtedy nieco miększe podłoże pod namiotem, ale gotowanie na maszynie, czy na primusie i rozstawianie statków gospodarczych wśród zbyt wysokiej trawy nie jest wygodne. W dodatku wśród takich wysokich traw pełno bywa różnych owadów, których towarzystwo nie zawsze należy do przyjemności.

Już sam podjazd do brzegu daje nam pewne wskazówki, czy dany punkt jest dobry do lądowania.

Nie będziemy wybierali terenu o brzegu zbyt wysokim, urwistym, nie będziemy lądowali wzdłuż tamek, czy w miejscach o uregulowanych brzegach. Ciężko nam będzie lądować przy urwistej ściance, a jeszcze ciężej wyładowywać rzeczy z łodzi, wynosić samą łódź. A i potem dostęp do wody dla celów gospodarczych nie będzie zbyt wygodny. Zwykle przy takich stromych brzegach mamy bezpośrednio w wodzie większą głębinę, co jeszcze bardziej utrudnia nam ruchy. Tylko w razie konieczności musimy lądować w takiem miejscu.

Starajmy się natomiast znaleźć brzeg łatwo dostępny, obniżający się do wody stopniowo, o twardym gruncie, najlepiej z małą piaszczystą plażką przy wodzie. Mamy wtedy zwykle również stopniowe i łagodne obniżanie się dna rzeki i czyste warunki do wyładowywania. A znaczy to bardzo wiele. Co za przyjemność, naprzykład, lądować przy gliniastym lub mulistym brzegu, gdzie nogi grzęzną do pół łydki w błocie i oblepiają się klejkiem mazidłem? Ślizgamy się wtedy przy każdym kroku podczas ładowania i brudzimy siebie i łódź. A w dodatku muliste dna są specjalnie bogate w różne robactwo i pijawki. To też, gdy już musimy stąpać w mule, dobrze jest potem dokładnie obejrzeć nogi, czy na nich coś nie siedzi. Niekiedy dopiero później, na lądzie ostry ból wykryje obecność dobrze opitej krwią pijawki na ciele.

W mulistych też, stojących, wodach zdarzają się pewne odmiany raczków, które działają silnie drażniąco na skórę, powodując miejscowe zapalenie skóry. Jest to szczególnie przykre w razie kąpania się. Może wtedy oprócz silnego świądu całego ciała, wystąpić nawet gorączka i ciężkie objawy ogólne.

To też jeżeli konieczność nas nie zmusza, starajmy się nie wybierać do postoju zamulonych brzegów.

Najwięcej przyjemności i największą czystość da nam gładkie, twarde dno, jeżeli można, piaszczyste.

Również szuwary, rosnące przy brzegu, powinny nas raczej odstręczać od lądowania w takich miejscach. Szuwary i trzciny najczęściej rosną na dnie błotnistem, mulistem, a i same brzegi obrośnięte szuwarami, są najczęściej bagniste i wilgotne. Lepiej takich miejsc unikać tembardziej, że i samo przybijanie i rozładowywanie się wśród szuwarów nie jest wygodne. A całe masy pająków i robactwa, jakie zawsze gnieżdżą się w szuwarach, obłażą nam beznadziejnie łódź i rzeczy.

Ta sama obawa niezdrowej wilgoci powinna nas również odstraszać od brzegów, pokrytych liściastemi drzewami, a szczególnie olchą. Liściaste drzewa na brzegu oznaczają zawsze wilgotny grunt. Szczególnie właśnie olchy i brzózki rosną na ziemiach podmokłych. Już mniej zastrzeżeń można mieć do wiklin, a zwłaszcza rosnących

przy wysokich brzegach, chociaż i one rosną przeważnie na podmokłych terenach. Prędzej jednak już wśród wiklin można wyszukać dostatecznie suche miejsce. Czasami zresztą poza przybrzeżnym pasem wiklin, czy drzew można w głębi znaleźć doskonałe miejsca do obozowania; jest to już sprawa dokładnego rozejrzenia się w terenie po wyjściu z łodzi na ląd.

W każdym razie nie będziemy lądowali przy brzegach, pokrytych bezpośrednio przy wodzie zbyt gęstą, zbitą masą mrocznego lasu. W takich ciemnych gąszczach leśnych panuje stała wilgoć, a przeważnie trudno nawet znaleźć wśród stłoczonych drzew odpowiednią przestrzeń do rozstawienia namiotu.

Specjalne trudności w wyborze miejsca miewamy przy podróżowaniu bagnistemi odcinkami rzek, a mamy takich w Polsce sporo.

Jak ciężko jest wtedy znaleźć coś odpowiedniego na postój, gdy całemi godzinami płynie się wśród ścian szuwarów, poza któremi ciągną się zalane łąki lub zarastające trzcinami rozlewiska. Musimy wtedy zadawalać się byle czem. Zawsze jednak powinniśmy wyszukać teren dostatecznie wzniesiony nato, żeby nie leżeć na samem bagnie. Trzeba się godzić niekiedy z koniecznością noszenia rzeczy daleko od wody do dogodnego punktu, czy nawet z dalszą jazdą pociemku, aby tylko nie rozbijać się na samym moczarze. Należy wtedy upatrywać pasma brzegu, pozbawionego zupełnie szuwarów przybrzeżnych i nieco wyższego. Jeżeli w takiem miejscu zobaczymy małą, wąziutką smugę piaszczystej plażki, odrzuconej przez wodę, to możemy się spodziewać w głębi terenu nieco twardszego i suchszego. Należy takie miejsca obejrzeć dokładnie, wychodząc z łodzi, a często znajdziemy coś znośnego do rozbicia namiotu. Również ze względu na wilgoć i komary musimy unikać sąsiedztwa rozlewisk i bajor ze stojącą wodą. Takie miejsca są niezdrowe, malaryczne, otoczone rojami komarów, niekiedy z przykrym odorem wilgotnej zgnilizny. Omińmy je lepiej i jedźmy szukać dalej. Ideałem naturalnie byłby las sosnowy, czy rozsiane drzewa iglaste. Te wskazują najlepiej na suchy i zdrowy teren i dlatego powinniśmy dążyć do rozbijania się przedewszystkiem w pobliżu drzew iglastych.

Unikać też należy rozbijania się przy wodopojach dla bydła, przy brodach, przewozach i na pastwiskach. Miejsca, odwiedzane przez bydło, mają zwykle obfitość bardzo dokuczliwych much bydlęcych, które mogą zamienić postój w jedną męczarnię. Przytem bliskość bydła, czy koni to obfitość nawozu w terenie, niepotrzebny niepokój, gwar i tumult koło nas, no i konieczne sąsiedztwo ciekawych pastuchów i chłopstwa.

Takich rozjeżdżonych, rozdeptanych brzegów z licznemi śladami po bydle powinniśmy dla własnego dobra unikać.

Z tych samych względów nie możemy się rozbijać blisko dróg i ścieżek. Bliskość ścieżki czy drogi, to ruch przechodzących i przejeżdżających, ciągłe obawy dokuczliwej ciekawości i cały harmider tego świata ludzi, od którego chcemy właśnie wypocząć na campingu. Dobrze jest rozejrzeć się dokładnie w terenie, czy w bliskości niema takiej drogi. Szczególnie przykro jest, gdy, rozbijając się w ciemności w nocy, przypadkowo postawimy namiot właśnie na samej ścieżce. Musimy potem od wczesnego ranka pokutować za swą nieuwagę. Podobnie ma się sprawa z sąsiedztwem wsi, gdzie bardzo często do plagi ludzi dołącza się plaga kaczek, czy gęsi. A gdzie kaczki, czy gęsi, tam niezliczone ilości ptasiego nawozu uniemożliwiają wprost obozowanie.

W każdym razie, jeżeli już musimy nocować koło wsi, czy drogi, to nie należy zapomnieć o zamknięciu całego naszego inwentarza na noc w namiocie. Zawsze to bezpieczniej dla naszych ruchomości. Specjalnych warunków dla postoju musimy niekiedy szukać ze względu na pogodę.

Miejsce, mające wszelkie zalety, może być przy danej pogodzie zupełnie nieodpowiednie i przykre. Musimy więc, wybierając teren na obozowanie, liczyć się też i z oczekiwaną pogodą.

Spodziewając się deszczu, musimy stanąć tak, aby wody deszczowe miały dobry i łatwy odpływ z terenu i nie groziły nam zalaniem namiotu. Dla tego wybierzemy najlepiej teren gładki, lekko pochyły. Uważamy, żeby nie rozbić się we wgłębieniu, pod stokiem pagórka, z którego spływałaby na nas woda, czy na dnie jaru, mogącego zamienić się w potoczek.

Wyjątkowo przy deszczu, a zwłaszcza długotrwałym, powinniśmy szukać gruntu piaszczystego, jako łatwo przepuszczalnego i najsuchszego podczas opadów.

Przy silnym wietrze lub krwawo czerwonym zachodzie słońca musimy starać się o ukrycie namiotu przed podmuchami.

Staniemy wtedy za pagórkiem, pod lasem, czy wśród krzewów, których zbita gęstwa najlepiej zasłoni nas, jak ściana, od wiatru. No i z krzewów zresztą najsilniejsza nawet wichura nie zwali nam na namiot gałęzi, czy konarów, jak to zdarza się czasami w ukryciu pod drzewami.

Również podczas burzy, czy spodziewając się burzy, nie powinniśmy stawać pod drzewami ani wśród lasu ze względu na możliwość piorunów. Postój na gołej równinie jest wtedy tak samo niebezpieczny. Najlepiej jest przeczekać burzę wśród krzewów, w pewnej odległości od wyższych gałęzi. Krzewy promieniują elektryczność z ziemi napiętą podczas burzy, swemi licznemi gałęziami na całej przestrzeni w formie, jakby rozlanej, rozproszonej na dużym obszarze. Dlatego napięcie elektryczności w poszczególnych punktach będzie słabsze, niż, naprzykład, wśród pojedyńczych wysokich drzew lasu, i szanse ściągnięcia pioruna mniejsze.

Gdy niema nic lepszego, rozbijmy się w odległości najmniej 20 — 30 kroków od pojedyńczego drzewa. Ewentualny piorun ściągnie wtedy najprawdopodobniej, jak piorunochron, samo drzewo, a w takiej odległości poważna krzywda nam się nie stanie.

Przeciwnie, oczekując ładnej, słonecznej pogody, dobrze jest rozbić się pod drzewami i to tak, aby ich cień zasłaniał nas rano od wschodu przed palącemi promieniami słońca. Namiot nie osłonięty od słońca rozgrzewa się rano, jak piec, uniemożliwiając dłuższy ranny wypoczynek. Nie można wtedy wysiedzieć w namiocie, a nawet dorywcze wejście do niego sprawia dużą przykrość. Możemy tego uniknąć, wybierając odpowiednie miejsce wieczorem.

Zresztą niesposób tu podać wszystkich sytuacyj, z jakiemi możemy się spotkać podczas włóczęgi. Te parę uwag może się przydać nowicjuszom, chroniąc ich od zbyt dokuczliwych błędów przy obieraniu miejsca na postój.

Nie są to jednak jakieś niezłomne kanony, których należałoby się trzymać zbyt rygorystycznie.

Wybór tych, czy innych warunków zależy nietylko już od okoliczności i konieczności, ale i od indywidualnego gustu kajakowca.

Wybranie najlepszego punktu w danej okolicy to niekiedy nawet kwestja „dobrego nosa", ale najważniejszą rzeczą jest praktyka, bo praktyka to najlepszy nauczyciel.

Dr. K. Klein.

10-ciu najlepszych pływaków

Ostatnio ogłoszona została przez Polski Związek Pływacki tabela 10-ciu najlepszych wyników tegorocznych, osiągniętych w pływalniach o długości przepisowej (minimum 25 mtr.).

Tabela ta wskazuje wyraźnie na duży krok naprzód, jaki uczyniło polskie pływactwo w porównaniu z latami poprzedniemi. Nawet w stosunku do roku 1932 średni wynik w każdej konkurencji męskiej jest w r. b. znacznie lepszy.

Gorzej nieco jest w konkurencjach kobiecych, gdzie jedynie na 100 mtr. klas. i 100 m. nawznak średni wynik tegoroczny przewyższa wynik z roku ubiegłego.

Poniżej podajemy tabelę 10-ciu najlepszych za r. 1933, umieszczając w nawiasach pierwszy i dziesiąty wynik z roku 1932.

PANOWIE:

100 m. st. dowolnym:

1)	Bocheński (Delfin)	1:01,6	(1:02,6)
2)	Karliczek (EKS.)	1:04,1	
3)	Szrajbman I (Legja)	1:05,4	
4)	Szwankowski (AZS. W.)	1:05,4	
5)	Rouppert (Crac.)	1:07,2	
6)	Walter (Siem.)	1:07,2	
7)	Rother (EKS.)	1:07,8	
8)	Elsner (ŁKS.)	1:08,3	
9)	Praski (Siem.)	1:08,4	
10)	Kossowski (Legja)	1:09,2	(1:10,0)

200 m. st. dowolnym:

1)	Bocheński (Delfin)	2:20,6	(2:25,8)
2)	Karliczek I (EKS.)	2:27,8	
3)	Szwankowski (AZS. W.)	2:33,0	
4)	Szrajbman I (Legja)	2:34,6	
5)	Rouppert (Crac.)	2:35,2	
6)	Karliczek II (EKS.)	2:37,2	
7)	Barisch (EKS.)	2:38,0	
8)	Karpiński (AZS.)	2:41,8	
9)	Praski (Siem.)	2:42,2	
10)	Pawlik (Gisz.)	2:44,0	(2:43,8)

400 m. st. dowolnym:

1)	Bocheński (Delfin)	5:19,8	(5:28,2)
2)	Karliczek (EKS.)	5:21,7	
3)	Szrajbman I (Legja)	5:38,6	
4)	Kot (Cracovia)	5:42,4	
5)	Barisch (EKS.)	5:42,8	
6)	Rouppert (Cracovia)	5:54,0	
7)	Karliczek II (EKS.)	5:55,1	
8)	Kratochwila (AZS.)	5:55,2	
9)	Praski (Siem.)	5:58,0	
10)	Kot II (Cracovia)	6:07,0	(6:17,0)

1500 m. st. dowolnym:

1)	Karliczek (EKS.)	21:52,8	(22:25,9)
2)	Bocheński (Delfin)	22:30,9	
3)	Barisch (EKS.)	23:31,8	
4)	Rouppert (Cracovia)	23:56,8	
5)	Szrajbman I (Legja)	23:57,3	
6)	Kratochwila (AZS.)	24:09,0	
7)	Meglicz (Cracovia)	24:57,2	
8)	Lisewski (HCP.)	26:00,0	
9)	Zubowicz (Legja)	27:02,0	
10)	Antkowiak (Warta)	27:15,4	(26:17,5)

100 m. nawznak:

1)	Karliczek I (EKS.)	1:14,1	(1:16,2)
2)	Machowski (Siem.)	1:21,8	
3)	Jastrzębski (AZS. W.)	1:22,0	
4)	Pawlik (Gisz.)	1:23,2	
5)	Kot II (Pogoń)	1:24,0	
6)	Choina (Legja)	1:24,2	
7)	Platensteiner (Cracovia)	1:25,2	
8)	Lisewski (HCP.)	1:26,2	
9)	Karpiński (AZS. W.)	1:27,7	
10)	Pawełek (Cracovia)	1:28,6	(1:29,8)

100 m. st. klasycznym:

1)	Pollak (Hakoah)	1:23,0	(1:25,0)
2)	Szrajbman II (Legja)	1:24,0	
3)	Choina (Legja)	1:24,5	
4)	Kaniewski (Unja)	1:25,6	
5)	Kępiński (AZS. W.)	1:26,2	
6)	Boguth (EKS.)	1:26,2	
7)	Kaputek (Legja)	1:26,5	
8)	Wesołowski (Unja)	1:26,9	
9)	Matecki (Unja)	1:27,2	
10)	Powąski (Unja)	1:27,3	(1:28,0)

200 m. st. klasycznym:

1)	Szrajbman II (Legja)	3:00,0	(3:03,5)
2)	Pollak (Hak.)	3:05,6	
3)	Choina (Legja)	3:06,8	
4)	Boguth (EKS.)	3:09,5	



Jeszcze jeden wynalazek, wątpliwej wartości, do pływania.

5)	Kępiński (AZS. W.)	3:10,5	
6)	Makowski (Legja)	3:11,9	
7)	Kaputek (Legja)	3:12,0	
8)	Wesołowski (Unja)	3:12,2	
9)	Kaniewski (Unja)	3:12,4	
10)	Cichoń (Siem.)	3:15,2	(3:14,3)

PANIE:

100 m. st. dowolnym:

1)	Kratochwilówna (AZS. W.)	1:20,0	(1:19,2)
2)	Arndtówna (Gisz.)	1:27,1	
3)	Szczerbówna (Pogoń)	1:29,0	
4)	Kamieńska (AZS. P.)	1:30,2	
5)	Morawska (Pocz. K. S.)	1:30,7	
6)	Słotówna (Gisz.)	1:31,8	
7)	Święcińska (Legja)	1:33,0	
8)	Blümelówna (Unja)	1:34,2	
9)	Pastorówna (Hakoah)	1:36,8	
10)	Krauzówna (Unja)	1:37,1	(1:35,4)

400 m. st. dowolnym:

1)	Kratochwilówna (AZS. W.)	6:35,0	(6:46,6)
2)	Święcińska (Legja)	7:36,8	
3)	Słotówna (Gisz.)	7:41,3	
4)	Chomiakówna (Legja)	7:41,4	
5)	Fitzówna E. (Gisz.)	8:02,0	
6)	Szczuraszekówna (Ostr.)	8:03,0	
7)	Arndtówna (Gisz.)	8:06,0	
8)	Tworowska (Ostr.)	8:11,8	
9)	Wallachówna (Gisz.)	8:12,4	
10)	Mokwińska (Sok. Gr.)	8:28,2	(8:11,0)

100 m. nawznak:

1)	Morawska (Pocz. K. S.)	1:39,8	(1:40,5)
2)	Szczerbówna (Pogoń)	1:40,2	
3)	Wąsikówna (Siemian.)	1:41,7	
4)	Zatonówna (Legja)	1:44,0	
5)	Matecka (Legja)	1:44,2	
6)	Fitzówna II (Gisz.)	1:44,2	
7)	Reicherówna (Hakoah)	1:44,5	
8)	Matysiakówna (AZS. W.)	1:45,1	
9)	Szczuraszekówna (Ostr.)	1:50,0	
10)	Machurzanka (Siem.)	1:51,8	(1:50,7)

100 m. st. klasycznym:

1)	Fritschówna (Gisz.)	1:38,6	(1:35,8)
2)	Gwoździówna (Siem.)	1:39,2	
3)	Jarkuliszówna (Gisz.)	1:40,0	
4)	Chomiakówna (Legja)	1:40,3	
5)	Kandlówna (Hakoah)	1:41,8	
6)	Chroszczówna (EKS.)	1:42,8	
7)	Pioszczykówna (Pog. Kat.)	1:43,0	
8)	Szczuraszekówna (Ostr.)	1:43,4	
9)	Fitzówna E. (Gisz.)	1:44,0	
10)	Kreczmannówna (ISV. P.)	1:44,1	(1:48,6)

200 m. st. klasycznym:

1)	Jarkuliszówna (Gisz.)	3:32,5	(3:26,0)
2)	Fritschówna (Gisz.)	3:34,5	
3)	Chomiakówna (Legja)	3:37,0	
4)	Gwoździówna (Siem.)	3:41,6	
5)	Szczuraszekówna (Ostr.)	3:42,8	
6)	Pioszczykówna (Pog. Kat.)	3:43,9	
7)	Reicherówna (Hakoah)	3:48,0	
8)	Hessówna (BBSV.)	3:48,0	
9)	Kandlówna (Hakoah)	3:48,6	
10)	Goworkówna (Legja)	3:49,2	(3:44,8)

Jak widzimy z tegorocznego bilansu na czoło wysunęła się Legja, której zawodnicy najczęściej są wymienieni w tabeli, a nadto zajmują w przeważnej części czołowe miejsca.

Pod względem liczby miejsc w tabeli kolejność klubów jest następująca: Legja — 22, EKS. — 14, Giszowiec — 13, AZS. — 12, Siemianowice — 10, Unja i Cracovia — po 8.

Licząc za każde miejsce punkty odpowiednio do lokaty (pierwsze miejsce 10 punktów, 10-te — jeden punkt), otrzymamy podobną kolejność klubów: Legja — 134 p., EKS. — 95 p., Giszowiec — 79 p., AZS. Warszawa — 71 p., Siemianowice — 46 p., Delfin — 39 p.

Indywidualnie najlepiej przedstawia się Karliczek — 47 p., przed Bocheńskim (39 p.), Szrajbmanem I (29 p.) i Rouppertem (24 p.).

Bardzo znacznie poprawiła się również piłka wodna dzięki wprowadzeniu ligi waterpolowej. Teraz czas na ruszenie pływania kobiecego i skoków.

Trójmecz pływacki w Siemianowicach.

Dnia 5 listopada r. b. odbył się na krytej pływalni w Siemianowicach trójmecz trzech klubów okręgów krakowskiego i śląskiego: EKS-u z Katowic, tegorocznego Mistrza Polski K. P. Siemianowice i Cracovii. Zwycięstwo zasłużone odniósł klub Siemianowice, bijąc Mistrzowski klub EKS-u, który wystąpił bez Karliczka. Organizacja zawodów dobra. Publiczności nie za wiele.

100 m. st. dow. panów: 1) Rouppert (Cr.) 1:06, 2) Rother EKS 1:06,2, 3) Praski (S) 1:06,4.

3 × 100 m. st. zmien. pań: 1) KPS 4:51,6, 2) EKS 5:20. Prowadzi od początku do końca sztafeta gospodarzy i wygrywa w rekordowych czasie.

100 m. st. klas. pań: 1) Gwoździówna (S) 1:39, 2) Chruszczówna (EKS) 1:44,4, 3) Łuckówna (S) 1:57).

100 m. nawznak pań:. 1) Machurzanka (S) 1:44,2, 2) Nowakówna (S) 1:44,4. Zawodniczki EKS bez szans — wycofały się.

100 m. st. klas. panów: 1) Widera (S) 1:22, 2) Cichoń (S) 1:27,4, 3) Szenk — EKS 1:29,9.

200 m. st. dow. panów: 1) Praski (S) 2:30,8, 2) Rouppert (Cr.) 2:31,9, 3) Jankowski (EKS) 2:43,2. Praski i Rouppert płyną zupełnie równo. Przy 150 m. Praski nagle odrywa się, finiszując odtąd aż do mety.

200 m. st. klas. pań: .1) Gwoździówna (S) 3:43,8, 2) Chruszczówna (EKS) 3:58,3, 3) Lubieńska (Cr.) 4:14.

100 m. nawznak panów: 1) Machowski (S) 1:18, 2) Żydek (S) 1:23,3, 3) Pawełek (Cr.) 1:31,2.

100 m. st. dow. .pań:. 1) .Maskutówna. (S) 1:28, 2) Arndtówna (S) 1:30,7, 3) Piruan (EKS) 1:34,5.

3 × 100 m. st. zmien. panów: 1) KP Siem. 3:50,6, 2) (EKS) 4:05, 3) (Crac.) 4:06 KPS. wygrywa bez wysiłku w doskonałym czasie.

200 m. st. klas. panów: 1) Cichoń (S) 3:09,2 2) Widera (S) 3:09,4, 3) Szolc (EKS) 3:12.

4 × 100 m. st. dow. pań: 1) (EKS) 6:20, 2) (KPS) 6:20,2. EKS prowadzi aż do ostatniej zmiany.

4 × 200 m. st. dow. panów:. 1) (EKS) 10:34, 2)(KPS) 11:05, 3) (Crac.) 11:06. EKS wygrywa bez walki w rekordowym czasie.



Otwarcie pływalni A.Z.S.

Zimowy sezon pływacki rozpoczął się wewnętrznemi zawodami w basenie A.Z.S.

Wyniki przedstawiają się następująco:

W klasie I-ej — 60 m. st. dow. 1) Karpiński 36,5 sek., 2) Makowski 39,6, 3) Szwankowski 39,9. Niespodziewanie słaba pozycja doskonałego Szwankowskiego. 60 m. st. grzbietowym: 1) Jastrzębski, 45,2, 2) Karpiński; 60 m. st. klasycznym: 1) Kępiński 48,6, 2) Gumkowski 49,5, 3) Gałkowski 50,2; w klasie II-ej — 60 m. st. dow. 1) Brudnicki 42,0, 2) Połzikow 47,2, 3) Stępniewski; 40 m. st. klas. pań: 1) Piotrowska 44,5 sek.

Po biegach rozegrano mecz watepolowy, zwyciężył team B w stosunku 5:2. Wyróżnił się Szwankowski, który zademonstrował parę pięknych strzałów. Pływalnia wprawdzie wybitnie się nie nadaje do tego rodzaju imprezy, ale zaznaczyć trzeba, że obie drużyny (po 5 graczy zamiast normalnych 7) zademonstrowały grę żywą i ambitną, mimo poważnego utrudnienia, jakiem była wąskość pływalni (6 metrów).

Z Yacht Klubu Polski

KOMUNIKAT.

Zebrania Klubowe. Zarząd Oddz. Śródlądowego Y.K.P. powiadamia W. Panów Członków i Juniorów Klubu, że każdego czwartku odbywają się zebrania klubowe. Godziny od 18-ej do 20-ej będą poświęcone omawianiu spraw sportowych, od godziny 20-ej zebrania towarzyskie.

Pierwszy z tych czwartków klubowych odbył się w dniu 9 listopada r. b.

Inkasent. W związku z kończącym się okresem budżetowym r. b. prosimy W. Panów Członków i Juniorów Klubu o wyrównanie zaległych należności, oraz regularne płacenie bieżących składek.

Jednocześnie zawiadamiamy, że p. Aleksander Kosiński został zwolniony z obowiązków inkasenta. Inkaso prowadzić będzie dotychczasowy Intendent Klubu p. Henryk Nowakowski.

Wszelkie wpłaty i należności prosimy Panów Członków, zamieszkujących w Warszawie, uskuteczniać wyłącznie na ręce inkasenta.

Polski Związek Żeglarski podaje do wiadomości:

a) że zostały opracowane i wydane nowe przepisy klasowe i przepisy dla mierniczego (z rysunkami) — przepisy te obowiązują od dnia niniejszego komunikatu — nabywać je można w Sekretarjacie P.Z.Ż. w cenie 2 zł.

b) Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego organizuje Kursy Teoretyczne Wiedzy Żeglarskiej w dwóch grupach: dla początkujących — w zakresie śródlądowym i dla zaawansowanych w zakresie morskim. Opłata za kurs wynosi zł. 5. Zapisy przyjmuje sekretarjat P.Z.Ż., ul. Krak. Przedm. 32, tel. 612.00 w poniedziałki i środy od 18-ej do 20-ej.

c) Zarząd P.Z.Ż. komunikuje, że wzorem lat ubiegłych zostają wznowione zebrania Prezydjów Klubów Związkowych — w r. b. pierwsze takie zebranie odbyło się w dniu 10.XI. r. b. o godz. 19-ej w lokalu Y.K.P. Stare Miasto 24. Poza członkami zarządów klubów, wszyscy żeglarze interesujący się sprawami bieżącemi mile będą widziani.

Regaty żeglarskie w Poznańskim Ośrodku.

Bardzo żywotna na terenie Poznania Harcerska Drużyna Wilków Morskich urządziła w swym własnoręcznie zbudowanym Ośrodku Żeglarskim nad jeziorem w Kiekrzu pierwsze międzyklubowe regaty żeglarskie. Na starcie stanęły trzy stowarzyszenia i to Wilki Morskie, Yacht-Klub Poznańskiej i Koło Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy gimn. im. Bergera w Poznaniu.

Po wciągnięciu bandery i przemówieniu komendanta drużyny phm. Woźniaka, odbył się bieg klasy 10m². Wynik biegu był następujący:

1 m. na Polipie pod sterem p. Zielke Wilki Morskie.

2 m. na Pekinie pod sterem p. Michalak Wilki Morskie-

3 m. na Foka pod sterem p. Haska Wilki Morskie.

4 m. na Zygmunt August pod sterem p. Micuta Koło LMK Bergera.

5 m. na Wichrze pod sterem p. Matuszewski Yacht-Klub Poznański.

6 m. na Slocumie pod sterem p. Dr. Podkomorski Yacht-Klub Poznański.

Po regatach odbyło się wręczenie nagród oraz ściągnięcie bandery na znak oficjalnego zakończenia sezonu żeglarskiego. Na zakończenie odbyło się zebranie towarzyskie w Schronisku, gdzie w miłym nastroju bawiono się do późnego wieczora.

Samotna podróż przez Atlantyk.

Słynny francuski żeglarz samotny, Gerbault, znajduje coraz więcej naśladowców.

Obecnie donoszą znów, że do portu Nassau, na wyspach Bahama, przybył kapitan armji angielskiej Rees na swym jachcie ośmiotonowym, odbywszy sam jeden całą podróż z portu angielskiego Falmouth, przez Azory do Nassau. Podróż ta trwała 64 dni.

Odważny żeglarz odznaczył się już podczas wojny, służąc w lotnictwie angielskiem i nie wahając się przyjąć także sam jeden walki powietrznej z dziesięciu samolotami niemieckiemi. Dwa z tych samolotów strącił na ziemię, a choć podczas tej walki był ciężko raniony, to jednak walczył w dalszym ciągu, dopóki nie zmusił do ucieczki pozostałych samolotów nieprzyjacielskich.

Za ten czyn bohaterski kapitan Rees odznaczony był krzyżem Wiktorji, najwyższym angielskim orderem wojskowym.

NA MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE WE FLORENCJI GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA OTRZYMAŁA ZŁOTY MEDAL I GRAND PRIX ZA WYRÓŻNIAJĄCĄ SIĘ SZATĘ GRAFICZNĄ SWYCH WYDAWNICTW.

CIESZĄC SIĘ Z SUKCESU ODNIESIONEGO PRZEZ PLACÓWKĘ TAK ZASŁUŻONĄ DLA POPULARYZACJI SPORTÓW WODNYCH W POLSCE SKŁADAMY ŻYCZENIA DALSZEGO RÓWNIE ŚWIETNEGO ROZWOJU

REDAKCJA.

KSIĄŻKI NADESŁANE.

Podręcznik kajakowca — Antoni Heinrich (Tonny). Cena zł. 5.50. Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa. 1933.

Idąc śladami zagranicy, sport kajakowy rozwija się u nas coraz bardziej, stając się powszechnym, a nawet narodowym. W parze z tem idzie rozrost i wzbogacenie się naszej literatury fachowej z tego zakresu i to zarówno w odniesieniu do podręczników konstrukcyjnych, jak i prac techniczno-informacyjnych. W piśmiennictwie z tej dziedziny poczesne miejsce zajmuje teoretyk i praktyk kajakowego sportu Antoni Heinrich. Z pod jego pióra wyszły już „Szlaki wodne Polski" i „Budowa kajaków drewnianych", nie licząc mnóstwa artykułów w „Sporcie wodnym" i w innych czasopismach sportowych. Obecnie ukazuje się trzecia książka tegoż autora p. t. „Podręcznik kajakowca". W odróżnieniu od dwóch poprzednich prac, omawiany podręcznik zapoznaje czytelnika ze stroną techniczną sportu kajakowego. Opierając się na swem bogatem kilkoletniem doświadczeniu w licznych wyprawach oraz obfitej literaturze obcej z tej dziedziny, dał on całokształt tego, co powinien wiedzieć kajakowiec. W poszczególnych rozdziałach omawia autor wartość i znaczenie kajakarstwa, nieco jego historję, następnie sprzęt kajakowy, technikę sportu kajakowego wraz z żeglowaniem, opisuje wody nasze odpowiednie do uprawiania sportu kajakowego, omawia zawody kajakowe oraz wędrówki i wycieczki. Na końcu pracy znajdujemy część jej urzędową, a więc regulaminy, instrukcje, statutu, listy klubów i t. p. Prace zdobią liczne ilustracje. Zwolennicy sportu kajakowego znajdą w tej obszernej książce dużo pożytecznych wskazówek i wiadomości, które wzbogacą ich doświadczenie i uchronią od błędów i niedopatrzeń.

Na zakończenie parę słów dlaczego podręcznik ten ukazuje się dopiero teraz — na jesieni. Zdaniem autora, kajakarstwo powinno równie dobrze być uprawiane zimą jak i latem. Przecież sam sprzęt przybył do nas nie z słonecznych krajów południa- lecz przeciwnie, z krajów wiecznej zimy i lodów. Odpowiednio dopasowany do warunków ubiór, podobny do narciarskiego, z tem jednakże, by nogi były cieplej zabezpieczone i to w nieobcisłe ubranie — pozwoli kajakowcowi zażywać dowoli tych samych rozkoszy zimą co i latem. W tym też celu autor doprał odpowiednią ilustrację na okładkę tego doskonałego podręcznika — Eskimosa w kajaku grenlandzkim. A zatem precz z przesądami. Tej zimy wszyscy kajakowcy pływają.

Zasadnicze komendy i rozkazy przy manewrach na statkach żaglowych. Gen. M. Zaruski — Warszawa, 1933. Cena zł. 2.50.

W naszej literaturze morskiej odczuwać się dawał brak zbiorku rozkazów i komend, które wydaje się na statkach żaglowych. Wprawdzie z pomocą przychodzi tu „Słownik morski', lecz jest to dzieło duże, a co zatem idzie, mało poręczne i dość drogie. Omawiana książeczka wydana niedawno przez G.K.W. zapełnia tę lukę. Zawiera ona słowo wstępne, w którem autor wyjaśnia ogólne zasady wydawania rozkazów na statkach, poczem daje on wykaz zasadniczym rozkazów i komend. Wykaz ten został zestawiony działowo, co ułatwia odszukanie właściwej komendy. Zbiorek został uzgodniony z komendami, przyjętemi przez Kierownictwo Marynarki Wojennej oraz zalecony przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu do użytku na statkach handlowych.

Pozatem nie mniej ważna jest ta książeczka dla naszych jachtsmenów, którzy odbywają z każdym rokiem coraz liczniejsze i dalsze wyprawy morskie.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.